Die Bahnpolizei

und ihr Verhältnis zur allgemeinen Polizei

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde
der Rechts- und Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät
— rechtswissenschaftliche Abteilung —
der Württembergischen Eberhard-Karls-Universität
zu Tübingen
vorgelegt

von

Maria Schweitzer
Referendar beim Landgericht Stuttgart

Druck der Buchdruckerei Eugen Göbel in Tübingen
1932

Referent: Professor Dr. Ludwig von Köhler, Staatsminister a. D.

Tag der mündlichen Prüfung: 23. Juli 1932.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meinen lieben Eltern!

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41550010_0134

Inhaltsverzeichnis

Seite

I. Einleitung 9

II. Begriff, geschichtliche Grundlagen und Quellen des Bahnpolizeirechts 11

III. Abgrenzung der Zuständigkeit der Bahnpolizei und der allgemeinen Polizei 18
1. In örtlicher Beziehung 18
2. In sachlicher Beziehung 19

IV. Die Beziehungen der Bahnpolizei zur Wege-, Bau- und Gewerbepolizei 21
1. Wegepolizei 21
2. Baupolizei 25
a) Allgemeines 25
b) Reichsbahn und Baupolizei 26
3. Gewerbepolizei 28

V. Organisation und Befugnisse der Bahnpolizei 33
1. „Die Bahnpolizeibehörden" 33
2. Die Bahnpolizeibeamten 34

VI. Die Erscheinungsformen der Bahnpolizei 43
1. Allgemeines 43
2. Die „allgemeinen Vorschriften" des § 77 BO 45
3. Die bahnpolizeilichen Verfügungen und die Mittel ihrer zwangsweisen Durchführung 48
4. Die Befugnis zum Erlaß bahnpolizeilicher Strafverfügungen und ihre Vollstreckung 51

VII. Meinungsverschiedenheiten zwischen allgemeiner Polizei und Bahnpolizei und Reformvorschläge zur BO 55

VIII. Entscheidung von Zuständigkeitskonflikten zwischen allgemeiner Polizei und Bahnpolizei 62

Literaturübersicht

I. Kommentare und Einzelwerke

Anschütz, Die Verfassung des Deutschen Reiches vom 11. August 1919, ein Kommentar für Wissenschaft und Praxis, 3. Bearbeitung, 11. Aufl Berlin 1929.

Arnstedt v., Das Preußische Polizeirecht, Handbücher des Preußischen Verwaltungsrechts II, 2 Bde, Berlin 1905 und 1907.

Blume-Weirauch, Die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 16. Mai 1928, 4. Aufl Berlin und Leipzig 1929.

Drews, Preußisches Polizeirecht, I. Allg Teil, 3. Aufl, Berlin 1931.

Eger, Handbuch des Preußischen Eisenbahnrechts, 2 Bde, Breslau 1889, 1896.

Eger, Eisenbahnrecht im Deutschen Reich und in Preußen, Leipzig 1910.

Fleiner, Institutionen des Deutschen Verwaltungsrechts, 8. Aufl, Tübingen 1928.

Fritsch, Handbuch der Eisenbahngesetzgebung im Deutschen Reiche und in Preußen, 3. Aufl, Berlin 1930.

Fritsch, Das deutsche Eisenbahnrecht. Grundriß des Reichs- und des Preußischen Rechts, Berlin 1927.

Giese, Die Verfassung des Deutschen Reichs, 8. Aufl, Berlin 1931.

Giese-Neuwiem-Cahn, Deutsches Verwaltungsrecht, Berlin-Wien 1930.

Gleim, Das Recht der Eisenbahnen in Preußen, 1. Bd: Das Eisenbahnbaurecht, Berlin 1893.

Hartmann, Die Bahnpolizei im Bereich der Deutschen Reichsbahn, Dissertation Göttingen, Hannover 1928.

Hatschek, Lehrbuch des Deutschen und Preußischen Verwaltungsrechts, 7. und 8. Aufl, Leipzig 1931.

Hausmeister, Deutsche Eisenbahnkunde, M.-Gladbach 1913.

Jellinek, Enzyklopädie der Rechts- und Staatswissenschaft, Bd XXV, Verwaltungsrecht, 3. Aufl, Berlin 1931.

Kittel-Friebe-Hay, Die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 16. Mai 1928, Berlin 1932.

Klausener, Kerstiens, Kempner, Das Preußische Polizeiverwaltungsgesetz vom 1. 6. 31, Textausgabe mit Quellenmaterial und kurzen Erläuterungen, Berlin 1931.

Korsch, Die Deutsche Reichsbahngesellschaft, Dissertation 1929.

Laband, Das Staatsrecht des Deutschen Reiches, 4 Bde, 5. Aufl, Tübingen 1911/14.

Landmann, Kommentar zur Gewerbeordnung für das Deutsche Reich, 8. Aufl, I. Bd, 1. Teil, München 1928.

Mayer, Otto, I. Deutsches Verwaltungsrecht, 2 Bde, 3. Aufl, Leipzig 1924.

Nebinger, Das Württembergische Polizeistrafgesetz und die Handhabung der Polizeigewalt in Württemberg, 2. Aufl, Stuttgart 1930.

Rosin, Das Polizeiverordnungsrecht in Preußen, 2. Aufl, Berlin 1895.

Sarter-Kittel, Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, ihr Aufbau und ihr Wirken, 3. Aufl, Berlin 1931.

Schunck, Grundzüge des Bahnpolizeirechts in Preußen, Abhandlungen aus dem Staats-, Verwaltungs- und Völkerrecht, VII, 2, Tübingen 1910.
Stenglein, Kommentar zu den strafrechtlichen Nebengesetzen, I. Teil 1928; II. Teil 1931.

II. Aufsätze in Zeitschriften

Bonitz, Bahnpolizeiliche Übertretung und ihre Verfolgung, „Die Reichsbahn", 1927 S 106 ff.
Charitius, Entgegnung. Die Bahnpolizei als Betriebspolizei in ihrem Verhältnis zur öffentlichen (Orts-)Polizei. Juristische Wochenschrift 1931 S 845 ff.
Charitius, Ist das Reichsbahngebiet für den polizeilichen Sicherheitsdienst exterritorial? „Verkehrsrechtliche Rundschau" IX. Bd 1930, Spalte 419 ff.
Coermann, Die Bahnhofsautomaten in der Rechtsprechung. „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" 1904 S 1450 ff.
Fischl, Bahnpolizeiübertretungen und ihre Verfolgung. „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" 1926 S 230.
Fritsch, Die Bahnpolizei als Reichssache. „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" 1932 S 177 ff.
Hartmann, Beiträge zum Bahnpolizeirecht. „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen"" 1927 S 1349 ff.
Haustein, Die Träger öffentlicher Verwaltung im Eisenbahnrecht. „Archiv des öffentlichen Rechts" N F 11 von 1926.
Haustein, Die kriminalpolizeiliche Tätigkeit der Eisenbahn-Überwachungsabteilungen. „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" 1926 S 1113 ff.
Jaeger, Die Konzession der Bahnwirtschaften. „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" 1926 S 773 ff.
Kittel, Reichsbahnbauten und Landespolizei. „Deutsche Juristenzeitung" 1926 S 480 ff.
Kröner, Polizeistunde und Bahnhofswirtschaft. „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" 1926 S 529 ff.
Lassar, Eisenbahnverwaltung. Die Reichsbahngesellschaft. „Jahrbuch des öffentlichen Rechts" Bd 14 (1926) S. 177 ff, S. 186.
Machate, Die Grenzen zwischen Bahnpolizei und allgemeiner Polizei. „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" 1928 S 633 ff.
Mayer, Otto, Eisenbahn und Wegerecht. „Archiv für öffentliches Recht" Bd 15 (1900) S 511 ff, Bd 16 (1901) S 38 ff, S 203 ff.
Müller, Friedrich, Abgrenzung der besonderen Polizeiverwaltungszweige untereinander und gegenüber der allgemeinen Polizei. „Preußisches Verwaltungsblatt" Bd 37 (1915/16) S 114 ff.
Müller, G., Die Bahnpolizei als Betriebspolizei in ihrem Verhältnis zur öffentlichen (Orts-)Polizei. „Juristische Wochenschrift" 1930 S 2833 ff.
Nehse, Die bahnpolizeiliche Strafgewalt. „Archiv f Eisenbahnwesen" 1916 S 92 ff.
Oesterlen, Beitrag zur Auslegung des § 6 der Gewerbeordnung. „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" 1901 S 485 ff.
Ohlshausen, Die Bahnpolizei bei der Deutschen Reichsbahngesellschaft. „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" 1929 S 447 ff, S 482 ff.
Pischel, Gewerbliche Nebenbetriebe der Deutschen Reichsbahngesellschaft. „Die Reichsbahn" 1925 S 204 ff, S 217 ff.
Wagner, Bahnhofswirtschaften. „Württembergische Zeitschrift für Rechtspflege und Verwaltung" 1909 S 204.
Weber, Die Polizeistunde und die Bahnwirtschaften. „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" 1905 S 709 ff.

III. Sammlungen gerichtlicher Entscheidungen

Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen.
Entscheidungen des Preußischen Oberverwaltungsgerichts.
Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen.
Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.
Jahrbuch für Entscheidungen des Kammergerichts.

Außerdem wird Bezug genommen auf Entscheidungen und Abhandlungen, die veröffentlicht sind:

im „Archiv für Eisenbahnwesen", herausgegeben in der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft,
in „Die Reichsbahn", Amtliches Nachrichtenblatt der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, herausgegeben in der Hauptverwaltung Berlin,
in „Verkehrsrechtliche Rundschau", herausgegeben von Dr. Röder, Berlin und
in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen", herausgegeben im Verlage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Berlin.

Abkürzungen

ALR	=	Allgemeines Landrecht
BO	=	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 17. Juli 1928
DJZ	=	Deutsche Juristenzeitung
EE	=	Egers Eisenbahnrechtliche Entscheidungen
EG	=	Einführungsgesetz
EVO	=	Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 16. Mai 1928
GaG	=	Gaststättengesetz vom 28. April 1930
GeschAnw	=	Geschäftsanweisung
GS	=	Preußische Gesetzsammlung
GVG	=	Gerichtsverfassungsgesetz
JW	=	Juristische Wochenschrift
KG	=	Entscheidung des Kammergerichts
OLG	=	Entscheidung des Oberlandesgerichts
OVG	=	Entscheidung des Preußischen Oberverwaltungsgerichts
PrVBl	=	Preußisches Verwaltungsblatt
RBahnG	=	Reichsbahngesetz vom 30. August 1924 und 13. März 1930.
RGSt	=	Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen
RGZ	=	Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen
RegBl	=	Regierungsblatt
RGBl	=	Reichsgesetzblatt
RVerf	=	Reichsverfassung vom 11. August 1919
StGB	=	Strafgesetzbuch
StPo	=	Strafprozeßordnung
VO	=	Verordnung
VZ	=	Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.
ZStrW	=	Zeitschrift für die gesamte Strafrechtswissenschaft

I. Einleitung

In der technischen und wirtschaftlichen Eigenart der Eisenbahn als Hauptverkehrsmittel, die zur rechtlichen Sonderregelung des Eisenbahnwesens geführt hat, ist auch der Grund zur Einrichtung einer besonderen „Bahnpolizei" zu erblicken. Das Bahnpolizeirecht darf wohl als ein wissenschaftlich noch nicht sehr eingehend behandeltes Gebiet gelten. Zusammenfassende Darstellungen des Bahnpolizeirechts sind spärlich vorhanden. Vielfach sind nur Einzelfragen in Sonderabhandlungen erörtert. Die nachstehende Abhandlung soll mit dazu dienen, das Bahnpolizeirecht in seinen Grundlagen und seiner praktischen Anwendung zu erläutern. Dabei soll der alte Streit um die Zuständigkeitsgrenzen zwischen Bahnpolizei und allgemeiner Polizei besondere Berücksichtigung finden. Auch sind die Schwierigkeiten aufzuzeigen, die aus dem Ineinandergreifen der Zuständigkeiten entstehen, und gewisse Richtlinien für ihre Abgrenzung zu geben. Mitbestimmend für die Wahl der Abhandlung war der Umstand, daß das neue Gebilde der Reichsbahn und das Inkrafttreten der neuen Eisenbahnbau- und Betriebsordnung vom 17. Juli 1928 [1]) nicht ohne Einfluß auf das Bahnpolizeirecht geblieben sind.

Auf den Ursprung und die wechselvolle Entwicklung des Begriffs und Wortes „Polizei" ist hier nicht näher einzugehen. Zum Verständnis des Folgenden sei nur auf einige Punkte allgemeiner Art hingewiesen. Grundlegend für das heutige Polizeirecht ist die Bestimmung Teil II Titel 17 § 10 des Allgemeinen Preußischen Landrechts von 1794 [2]) geworden, der Begriff und Grenzen der Polizei folgendermaßen umschrieb: „Die nötigen Anstalten zur Erhaltung der öffentlichen Ruhe, Sicherheit und Ordnung und zur Abwendung der dem Publiko oder einzelnen Mitgliedern desselben bevorstehenden Gefahr zu treffen, ist das Amt der Polizei". Diese Auffassung hat in ganz Deutschland teils durch Aufnahme in die Gesetzgebung, teils gewohnheitsrechtlich Geltung erlangt.

---

[1]) RGBl 1928 II S 541.

[2]) Formell aufgehoben durch § 79 (2) a des neuen Preußischen PolizeiverwGes v. 1. 6. 31 (PrGesSamml 1931 S 77 ff), inhaltlich belassen durch § 14 (1) desselben Gesetzes, der lautet: „Die Polizeibehörden haben im Rahmen der geltenden Gesetze die nach pflichtmäßigem Ermessen notwendigen Maßnahmen zu treffen, um von der Allgemeinheit oder dem einzelnen Gefahren abzuwehren, durch die die öffentliche Sicherheit oder Ordnung bedroht wird".

Die Anwendung von Gewalt und Zwang [3]) ist nach der heute herrschenden Auffassung nicht begriffsnotwendiges Merkmal der Polizei. Sie kann sich auch durch pflegliche Tätigkeit äußern. Die Polizei läßt sich daher umschreiben als „die Staatstätigkeit zur Abwehr von Störungen der öffentlichen Ordnung im Staatsinnern“ [4]).

Es gibt verschiedene Arten der Polizei, von welchen im Hinblick auf das Thema nur einige herauszustellen sind. So unterscheidet man Sicherheitspolizei und Verwaltungspolizei. Sicherheitspolizei im weiteren Sinn bedeutet Polizei schlechthin im Gegensatz zur Wohlfahrtspflege [5]); im engeren Sinn umfaßt sie nur diejenigen Gefahren, die der Rechtsordnung, der öffentlichen Sicherheit durch den bösen Willen der Menschen drohen (sogenannte Rechtssicherheitspolizei) [6]). Hierher gehören u a Fremdenpolizei, Presse-, Vereins- und Versammlungspolizei. Der Begriff der Verwaltungspolizei umfaßt alles das, was nicht zur Sicherheitspolizei im engeren Sinne gehört [7]). Hier seien u a die Feuer-, Bau-, Wohnungs- und Gesundheitspolizei genannt.

Ferner unterscheidet man eine präventive und eine repressive (gerichtliche) Polizei. Erstere ist dazu bestimmt, Gefahren abzuwehren, also Störungen der Allgemeinheit zu verhindern. Letztere ist berufen, im Falle eines Delikts den Täter zu ermitteln und festzunehmen, also den für die Störung Verantwortlichen zur Rechenschaft zu ziehen. In diesem Falle sind die Polizeiorgane Hilfspersonen der Staatsanwaltschaft. Für diese Polizei „der Strafrechtspflege“, wie sie Jellinek [8]) bezeichnet, gilt die Strafprozeßordnung.

Schließlich sei in diesem Zusammenhang noch auf die Unterscheidung zwischen allgemeiner oder ordentlicher Polizei und besonderer Polizei, die mehr formeller Art ist, hingewiesen. So unterscheidet z B auch das neue bereits zitierte Preußische Polizei-Verwaltungsgesetz vom 1. 6. 31 in § 2 ordentliche Polizeibehörden, als welche die Landes-, Kreis- und Ortspolizeibehörden genannt werden, und Sonderpolizeibehörden, zu denen alle übrigen Polizeibehörden gerechnet werden. § 8 desselben Gesetzes spricht aus, daß die Sonderpolizeibehörden in ihrer Organisation und besonderen Zuständigkeit unberührt bleiben. Für die Einrichtung besonderer Behörden zur Wahrung der polizeilichen Aufgaben auf gewissen Gebieten sind praktische und verwaltungstechnische Gründe maßgebend. Als Sonderpolizeibehörden sind vor allem anzusprechen die Bergpolizei, die Wasserpolizei, zu der auch die Strom-, Schiffahrts- und Hafenpolizei gehört, und die den

---

[3]) So Otto Mayer, Deutsches Verwaltungsrecht 3. Aufl 1924 I S 209 Text und Anm 14.
[4]) Jellinek, Verwaltungsrecht 3. Aufl 1931 S 425.
[5]) Siehe Fußnote 4.
[6]) Giese, Neuwiem, Cahn, Deutsches Verwaltungsrecht 1930 S 154.
[7]) Siehe Fußnote 6.
[8]) a a O S 425.

Gegenstand dieser Arbeit bildende Bahnpolizei [9]). Sie haben ihre Regelung in besonderen Gesetzen oder Rechtsverordnungen gefunden, so die Bahnpolizei in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung. Ihre Ausübung ist besonders sachkundigen Behörden und Beamten übertragen.

II. Begriff, geschichtliche Grundlagen und Quellen des Bahnpolizeirechts

Die Bahnpolizei umfaßt diejenige Tätigkeit, die zur Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit des Eisenbahn-Betriebs- und Verkehrs und zur Abwendung der aus dem Betriebe der Eisenbahn naturgemäß entspringenden Gefahren erforderlich ist. Da zur Ausübung der polizeilichen Tätigkeit im Bereiche der Eisenbahn eine besondere Vertrautheit mit dem Wesen des Eisenbahn-Betriebs- und Verkehrs Voraussetzung ist, ist von jeher in Deutschland die Eisenbahnpolizei unter Loslösung von der allgemeinen Polizei besonders organisiert worden. So wird in § 23 des Preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. 11. 1838 [10]) die Bahnpolizei der Gesellschaft übertragen, die die Bahn betreibt. Ferner ist in dem Württembergischen Gesetz vom 2. 10. 1845 [11]) die Verwaltung der Eisenbahnpolizei den Eisenbahnbehörden übertragen worden. Dieses Gesetz enthält in seinem Art 1 zugleich eine Legaldefinition der Bahnpolizei folgenden Inhalts: „In den Bereich der Eisenbahnpolizei ghört die Sorge für die Aufrechterhaltung der Ordnung auf dem Eisenbahngebiete, für die Sicherung der Transporte auf der Bahn und für die Verhütung von Beschädigungen, welche Personen und Sachen in und außerhalb der Bahn durch die Transporte erleiden können." Man sieht hieraus deutlich die Anlehnung an die nicht nur für Preußen sondern auch für die andern deutschen Staaten, wie eingangs erwähnt, grundlegend gewordene Definition des Teil II Tit 17 § 10 des Preußischen ALR über die Polizei. Die Bahnpolizei verfolgt dieselben Schutzzwecke wie die allgemeine Polizei, nämlich Aufrechterhaltung der Ordnung, Ruhe und Sicherheit und Abwendung von Gefahren, doch ist ihr Betätigungsfeld auf das Bahngebiet und auf die mit dem Eisenbahn-Betrieb und -Verkehr zusammenhängende Gegenstände beschränkt.

Die Quellen des Bahnpolizeirechts sind die nämlichen wie die des sonstigen Rechts und zwar geschriebenes Recht und Gewohnheitsrecht. Zu ersterem gehören vor allem die Gesetze und zwar sowohl Reichs- als Landesgesetze, sowie die Rechtsverordnungen, die der Träger der vollziehenden Gewalt auf Grund besonderer Delegation des ordentlichen Gesetzgebers erläßt.

---

[9]) Vgl Klausener, Kerstiens, Kempner, Das Preuß Polizeiverwaltungsgesetz vom 1. 6, 31, Begründung S 55 und Ausschußprotokoll S 226 zu § 8 des Gesetzes.
[10]) GS, S 505.
[11]) RegBl 1845, 388.

Gemäß Art 7 Ziff 19 RVerf hat das Reich die Gesetzgebung über die Eisenbahnen, die dem allgemeinen Verkehr dienen, also über Haupt- und Nebenbahnen, auch Großbahnen genannt[12]), und soweit es sich um die Landesverteidigung handelt. Dagegen ist der Reichsgesetzgeber nicht zuständig, soweit es sich um öffentliche, aber nicht dem allgemeinen Verkehr dienende Bahnen handelt, also insbesondere um solche Bahnen, welche hauptsächlich den örtlichen Verkehr innerhalb eines Gemeindebezirks oder benachbarter Gemeindebezirke vermitteln[13]). Die Entscheidung darüber, ob eine Eisenbahn als solche des allgemeinen Verkehrs zu gelten hat, trifft gemäß § 11 RBahnG der für die Aufsicht über die Eisenbahnen zuständige Reichsminister (also normalerweise der Reichsverkehrsminister) nach Anhörung der beteiligten Landesregierung und der Gesellschaft endgültig. Diese Bestimmung entspricht im wesentlichen dem § 14 des Staatsvertrages betreffend den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich vom 30. 4. 1920[14]). Die Gesetzgebung über das Kleinbahnwesen bleibt somit Landessache.

Die Regelung der Gesetzgebungsbefugnisse im Eisenbahnwesen in der Weimarer Verfassung entspricht damit — abgesehen von dem früheren Reservatrecht Bayerns — derjenigen in Art 4 Ziff 8 der alten Reichsverfassung von 1871.

Eine umwälzende Neuerung auch für das Bahnpolizeirecht ergibt sich aus Art 89 der Weimarer Reichsverfassung, demzufolge es Aufgabe des Reiches ist, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen in sein Eigentum zu übernehmen und als einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten. Demgemäß wird in Art 90 der Reichsverfassung bestimmt, daß das Reich die staatlichen Hoheitsrechte, die sich auf das Eisenbahnwesen beziehen, übernimmt. Nach der herrschenden Ansicht kommen hier ebenfalls nur die Großbahnen in Frage, wie sich aus dem engen Zusammenhang von Art 89 und 90 Reichsverfassung ergibt[15]). Ferner können die Hoheitsrechte nur insoweit auf das Reich übergehen, als sie sich auf die übernommenen Bahnen beziehen. Daß die Ausübung der Bahnpolizei, die die Befugnis zur Ausübung von Staatsgewalt in sich trägt, unter diese Hoheitsrechte fällt, dürfte wohl keinem Zweifel unterliegen.

Von Bedeutung für das Bahnpolizeirecht ist der Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich. Dieser Staatsvertrag, der als solcher zunächst nur für die Vertragsschließenden, nämlich das Reich einerseits und die Länder, die bisher Staatseisenbahnen besaßen, andererseits Geltung hatte, ist durch das Gesetz vom 30. April 1920[16]) als Gesetz

[12]) Fritsch, Eisenbahngesetzgebung im Dt Reich und Preußen S 3 Anm 3 b) zu Art 7 Ziff 19 RVerf.
[13]) Vgl § 1 des Preuß Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892.
[14]) RGBl 1920 S 773.
[15]) Vgl Anschütz, Anm 2 zu Art 90.
[16]) RGBl 1920 S 773.

in Kraft gesetzt worden und hat damit Wirkung nach außen gegen und für Dritte erlangt. Der Staatsvertrag hat somit die doppelte Eigenschaft „als Vertrag" und „als Gesetz" [17]). § 12 des Staatsvertrages lautet: „Den Reichseisenbahnbehörden stehen alle Befugnisse öffentlich-rechtlicher Art zu, die bisher den Eisenbahnbehörden der Länder zugestanden haben". Diese Bestimmung enthält somit den Übergang der öffentlich-rechtlichen Befugnisse von den Staatseisenbahnen der Länder auf die Reichseisenbahnverwaltung. In der Niederschrift des „Vertragsausschusses" der deutschen Regierungen (3. Sitzung) vom 18. Dezember 1919 ist zu § 12 folgendes bemerkt: „Da der Begriff der Hoheitsrechte nicht zweifelsfrei feststeht und also nicht sicher erscheint, ob mit dem in der Reichsverfassung ausgesprochenen Übergang der Hoheitsrechte die Rechtsstellung der künftigen Reichseisenbahnverwaltung derjenigen der bisherigen Landeseisenbahnbehörden gleichgestellt ist, wurde in Aussicht genommen, auch für sonstige Befugnisse öffentlich-rechtlicher Art den Reichseisenbahnbehörden die gleiche Rechtsstellung zu sichern z B bei Rechten aus Staatsverträgen. Dementsprechend kommt folgende Bestimmung in Frage ..." (folgt Text des § 12) [18]). Um also jedem Zweifel von vornherein aus dem Wege zu gehen und den Reichseisenbahnbehörden dieselben Befugnisse öffentlich-rechtlicher Art, wie sie die Landeseisenbahnbehörden inne hatten, zu garantieren, wurde dieser § 12 in den Staatsvertrag aufgenommen. Diese in § 12 des Staatsvertrags enthaltenen Befugnisse sind nach § 17 RBahnG vom 30. August 1924, in der Fassung vom 13. März 1930, auf die Stellen der Reichsbahngesellschaft übergegangen. In der Begründung 24 II zu § 17 RBahnG heißt es: „Die Beibehaltung der öffentlich-rechtlichen Befugnisse der Reichsbahnstellen trägt der bisherigen Entwicklung Rechnung. Es empfiehlt sich nicht, Einrichtungen aufzugeben, die auch der neuen Verwaltung in ihrer veränderten Gestalt nur Vorteil bringen können". Mit der Übertragung öffentlich-rechtlicher Befugnisse auf die Stellen der Reichsbahngesellschaft ist auch die Befugnis zur Ausübung der Bahnpolizeigewalt auf diese übergegangen. In der genannten Begründung 24 II zu § 17 RBahnG werden als zu den öffentlich-rechtlichen Befugnissen gehörend ausdrücklich benannt: Sicherheitspolizeiliche Befugnisse (Bahnpolizei einschl des Rechts zum Erlaß bahnpolizeilicher Strafverfügungen im Rahmen des Landesrechts, Gewerbepolizeiliche Befugnisse z B Dampfkesselaufsicht).

In der Ausstattung der Reichsbahngesellschaft mit hoheitlichen Funktionen kommt aber gerade die öffentlich-rechtliche Natur der Reichsbahngesellschaft zum Ausdruck. So klar der Charakter des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" als juristische Person des öffentlichen Rechts aus § 1 der Notverordnung über die Schaffung eines Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" vom 12. 2. 1924 [19]) hervorging, so war doch die Natur der Fort-

[17]) Vgl Entscheidung des Staatsgerichtshofs vom 20. 11. 1926, Reich gegen Bayern, Sarter-Kittel S 189.
[18]) Sarter-Kittel, S 194.
[19]) RGBl 1924 I S 1179.

bildung dieses Unternehmens, nämlich der „Deutschen Reichsbahngesellschaft" anfänglich nicht unbestritten. Doch darf heute die Anerkennung auch der Reichsbahngesellschaft als selbständige juristische Person des öffentlichen Rechts als allgemein herrschend angesehen werden. Es sei an dieser Stelle die vom Reichsgericht in seiner Entscheidung im 60. Bande S 139 gegebene und als durchaus treffend zu bezeichnende Erklärung über die Natur der Reichsbahngesellschaft wiedergegeben: „Die Reichsbahngesellschaft ist eine mit eigener Rechtspersönlichkeit und mit dem Recht der Selbstverwaltung ausgestattete, aber in die Verfassung des Reichs eingegliederte und seiner Aufsicht unterstehende öffentlich-rechtliche Anstalt in der Form einer Handelsgesellschaft." Indem nun aber die Reichsbahn nicht mehr in unmittelbarer Verwaltung des Reiches steht, sondern der treuhändigen Verwaltung einer eigenen juristischen Person, der Deutschen Reichsbahngesellschaft, übertragen ist, sind auch die Stellen der Deutschen Reichsbahngesellschaft, wie es in § 17 Satz 1 RBahnG. heißt, keine Behörden oder amtlichen Stellen des Reichs. Gleichwohl haben sie aber die Behördeneigenschaft nicht schlechthin eingebüßt. Soweit sie mit öffentlich-rechtlichen Befugnissen ausgestattet sind, sind sie als mittelbare Behörden des Reichs anzusprechen und zwar insofern, als die Stellen der Deutschen Reichsbahngesellschaft als mittelbare Stellen der Staatsgewalt unter öffentlicher Autorität nach eigenem Ermessen für die Zwecke des Staates tätig sind. Die Deutsche Reichsbahngesellschaft handelt nicht auf Grund eigener Eisenbahnhoheit, denn diese steht nach wie vor dem Reiche zu, sondern sie wird mittelbar für das Reicht tätig [20]). Es liegt im Wesen der Behörde, daß ihr ein gewisses Maß von staatlicher Autorität und Zwangsmittel zur Anerkennung und Geltendmachung dieser Autorität zustehen. Dem ist in § 17 Satz 2 RBahnG Rechnung getragen. Wie es in der Begründung 24 II zu § 17 RBahnG heißt, kommt für die öffentlich-rechtlichen Befugnisse der Reichsbahnstellen neben dem Reichsrecht auch das Landesrecht in Betracht (vgl § 12 des Staatsvertrags). Die in Art 7 Ziff 19 RVerf aufgeführte Gesetzgebungsbefugnis des Reiches über die Eisenbahnen gehört nur zu der sogenannten „konkurrierenden" Gesetzgebungskompetenz des Reichs. Die Länder wären also gemäß Art 12 Abs 1 RVerf an sich zu gesetzlichen Regelungen des Eisenbahnwesens befugt, solange und soweit das Reich von seinem Gesetzgebungsrecht keinen Gebrauch macht. Nun ist aber anerkannten Rechtens, daß der in Art 6 RVerf enthaltene Katalog von Gebieten, auf denen das Reich die ausschließliche Gesetzgebung hat, insofern nicht als erschöpfend anzusehen ist, als sich die Ausschließlichkeit der Gesetzgebungskompetenz des Reichs wie nach altem Recht auch auf die Natur der Sache gründen kann, d h auf die Tatsache, daß es sich um eine eigene Angelegenheit des Reichs handelt, die der Zuständigkeit der Landesgesetzgebung begriffsmäßig entzogen ist. Hierunter fällt aber auch die Deutsche Reichsbahngesellschaft als eine nur der Aufsicht des Reichs [21]) unterstellte

[20]) Vgl hierzu RGSt Bd 60 S 139 ff; ferner RGSt 59 S 384, sowie Sarter-Kittel zu § 17 RBahnG.
[21]) RBahnG § 31, 32.

Anstalt [22]). Dies gilt aber nur für die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen. Bezüglich der übrigen Bahnen (Kleinbahnen) und auch solcher Bahnen des allgemeinen Verkehrs, die zwar nach Art 89 RVerf vom Reiche übernommen werden sollen, aber sich noch in den Händen von Privatgesellschaften befinden, ist für die Landesgesetzgebung noch Raum, solange und soweit Reichsgesetze nicht entgegenstehen. Gemäß § 10 des Staatsvertrags bleiben die Gesetze und Verordnungen der Länder über das Eisenbahnwesen unbeschadet der Bestimmungen der Reichsverfassung bis zu einer anderweitigen reichsgesetzlichen Regelung insoweit in Kraft, als die Voraussetzungen für ihre Anwendung nach dem Übergange der Eisenbahnen auf das Reich noch gegeben sind. In Ziff 2 § 10 des Staatsvertrags ist weiter bestimmt, daß die Länder gesetzliche oder sonstige Bestimmungen, die Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs betreffen, nur im Benehmen mit der Reichsregierung erlassen. Damit soll dem Reich die Möglichkeit gegeben werden, auch auf die etwa von einem Lande geplanten Regelungen maßgebend einzuwirken.

Was die älteren Landesgesetze anbetrifft, so ist an erster Stelle das bereits oben erwähnte preußische Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 anzuführen. Die Bestimmungen dieses Gesetzes sind später zum großen Teil in die Eisenbahngesetze anderer Länder übergegangen und haben eine sehr lange Geltungsdauer erreicht. Durch Verordnung vom 19. August 1867 wurde sein Geltungsbereich auch auf die 1866 erworbenen preußischen Landesteile ausgedehnt. In Hohenzollern dagegen galt ein Eisenbahngesetz vom 1. Mai 1865.

Württemberg hatte nur das ebenfalls schon erwähnte Gesetz über die Verwaltung der Eisenbahnpolizei vom 2. Oktober 1845. In den übrigen früheren Bundesstaaten ist eine spezielle Kodifikation des Eisenbahnrechts nicht erfolgt.

Ungleich wichtiger ist für das geltende Eisenbahnpolizeirecht die in Art 91 Weimarer Reichsverfassung enthaltene Ermächtigung der Reichsregierung, mit Zustimmung des Reichsrats die Verordnungen, die den Bau, den Betrieb und den Verkehr der Eisenbahn regeln, zu erlassen. Diese Befugnis kann mit Zustimmung des Reichsrats auf den zuständigen Reichsminister übertragen werden. Durch die Verordnung der Reichsregierung vom 29. Oktober 1920 [23]) ist der Reichsverkehrsminister zur selbständigen Ergänzung und Änderung der Verordnungen, die den Bau, den Betrieb und den Verkehr der Eisenbahnen regeln, ermächtigt worden. Was den Charakter der im Rahmen des Art 91 RVerf zu erlassenden Verordnungen anbelangt, so kommen grundsätzlich Rechts- und Verwaltungsverordnungen in Frage. Nachdem aber die Reichsbahnen zwar im Eigentum des Reiches verblieben sind, aber das Betriebsrecht der Deutschen Reichsbahngesellschaft übertragen ist, so sind die Vorschriften, die sich auf diese Eisenbahnen beziehen,

[22]) Anschütz, Anm 4 zu Art 5 RVerf.
[23]) RGBl 1920 S 1859.

diesem Betriebsrecht und seiner Inhaberin, der Reichsbahngesellschaft gegenüber Rechtsverordnungen [24]).

Dem Begriff der heutigen sogenannten Rechtsverordnung entsprechen die früher in Preußen vom Minister der öffentlichen Arbeiten für jede Eisenbahnunternehmung besonders erlassenen Reglements. Auf Grund der Verfassung des Norddeutschen Bundes erging das Bahnpolizeireglement vom 30. 6. 1870 [25]). Dasselbe trat am 1. 1. 1871 auf allen im Bundesgebiete belegenen Bahnen in Kraft. An seiner Stelle erließ dann der Bundesrat gemäß Art 43, 45 der alten Reichsverfassung vom 16. 4. 1871 das Bahnpolizeireglement vom 29. Dezember 1871 [26]). Dieses Reglement nahm seine Geltung für das ganze Reich mit Ausnahme von Bayern, das ein eigenes, inhaltlich aber wesentlich übereinstimmendes Bahnpolizeireglement erließ, in Anspruch. Der Bundesrat erließ dann schließlich die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 [27]); nach mehrfachen Abänderungen ist an ihre Stelle die neue Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO) vom 17. Juli 1928 [28]) getreten, deren §§ 74—83 heute die Hauptquellen des Bahnpolizeirechts darstellen. Damit ist die alte vielfach erörterte Streitfrage, die infolge mangelnder Klarheit der zu Grunde liegenden Ermächtigungen über die Gültigkeit der vom Bundesrat erlassenen Bau- und Betriebsordnung entstanden war, gegenstandslos geworden.

Was den Geltungsbereich der neuen BO betrifft, so bestimmt § 1 derselben, daß sie sich auf alle dem allgemeinen Verkehre dienenden Eisenbahnen Deutschlands (Haupt- und Nebenbahnen) erstreckt. Richtiger Ansicht nach fallen darunter — trotz der Stellung des Art 91 RVerf innerhalb der Vorschriften, die die reichseigenen Bahnen betreffen— auch die z Z noch bestehenden Privateisenbahnen, die noch nicht ins Eigentum des Reiches übergegangen sind [29]). Keine Anwendung findet jedoch die BO auf die sogenannten Kleinbahnen, da diese nicht als Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs anzusehen sind. Was unter Kleinbahnen zu verstehen ist, geht nicht aus der BO hervor. Jedoch ist in § 1 des Preußischen Gesetzes vom 28. Juli 1892 eine Definition folgenden Wortlauts enthalten: „Kleinbahnen sind die dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen, welche wegen ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Eisenbahnverkehr dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 nicht unterliegen. Insbesondere sind Kleinbahnen solche Bahnen, welche hauptsächlich den örtlichen Verkehr innerhalb eines Gemeindebezirks oder benachbarter Gemeindebezirke vermitteln.“ Dieser Begriff ist für die BO als bekannt vorauszusetzen. Entscheidend ist, ob eine Bahn verwaltungsmäßig

---

[24]) Vgl Anschütz, Anm 4 [1]) zu Art 91 RVerf.
[25]) RGBl 1870 S 461.
[26]) RGBl 1872 S 34.
[27]) RGBl 1904 S 387.
[28]) RGBl 1928, II S 541.
[29]) Vgl Anschütz, Anm 3 zu Art 91 RVerf; aA Hatschek, Deutsches und Preußisches Staatsrecht II S 146/47.

als Kleinbahn behandelt wird; soweit dies der Fall ist, ist die BO nicht anwendbar [30]).

Ferner ist noch zu erwähnen die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 16. Mai 1928 [31]). Bestritten ist jedoch, inwieweit diese bahnpolizeiliche Normen enthält. Der Zweck der EVO als Ausführungsverordnung zum Handelsgesetzbuch geht zweifellos in erster Linie dahin, bindende Rechtsnormen für die zwischen der Eisenbahn und dem Publikum sowohl hinsichtlich des Personen- als des Frachtverkehrs abzuschließenden Transportverträge aufzustellen. Daneben sind allerdings in der EVO eine Reihe von Bestimmungen für das Publikum enthalten, die polizeilichen Charakter tragen. Es handelt sich hier um die §§ 15—17, 20, 21; 25—27 EVO. Eine Sonderstellung nimmt § 27 EVO ein, der von den von der Mitnahme in die Personenwagen ausgeschlossenen Gegenständen handelt. Er ist die einzige Vorschrift, die in der BO § 82 Abs 2 ausdrücklich ihrem Inhalte nach erwähnt und deren Übertretung dort unter Strafe gestellt ist. Daraus ist der Schluß zu ziehen, daß in allen anderen Fällen eine Zuwiderhandlung gegen Vorschriften der EVO nicht ohne weiteres straffällig macht, vielmehr eine Bestrafung erst dann stattfinden kann, wenn eine Zuwiderhandlung gegen eine entsprechende „dienstliche Anordnung" eines Bahnpolizeibeamten oder gegen eine „allgemeine Anordnung" der Verwaltung i S des § 77 BO hinzu kommt [32]). So ist z B die Entscheidung über eine Meinungsverschiedenheit zwischen einem Reisenden und einem Bediensteten, die gemäß § 7 EVO dem Aufsichtsbeamten bzw dem Zugführer zusteht, eine „dienstliche Anordnung" i S des § 77 BO, der Folge zu leisten ist und bei deren Zuwiderhandlung Bestrafung nach § 82 BO möglich ist. Die gleiche Auffassung scheint im Kommentar von Kittel-Friebe-Hay zur EVO vertreten zu sein. Hier wird in Anmerkung 12 zu § 15 EVO gesagt: „In der Weigerung des Reisenden zur Nachzahlung des Fahrgeldes liegt allein noch kein Verstoß gegen § 77 BO vor." Demgemäß wird auch die Möglichkeit einer bahnpolizeilichen Bestrafung verneint. Ferner wird in Anmerkung 14 zu § 15 EVO der Standpunkt eingenommen, daß unbefugtes Einsteigen und Verweilen im Zug oder in einer höheren Wagenklasse für sich allein noch keine strafrechtliche Übertretung nach §§ 77, 82 BO sei [33]). Andererseits werden in Anmerkung 6 zu § 17 (3) EVO a a O Aufschriften sowie Anschläge in den Wagen, durch die die Bestimmungen betreffend Nichtraucher- und Frauenabteile bekannt gemacht werden, als bahnpolizeiliche Anordnungen und Verstöße dagegen als Übertretungen nach §§ 77, 82 BO angesehen.

Im Kommentar von Blume-Weirauch zur EVO wird die Zuwiderhandlung gegen die Vorschriften der §§ 15, 17 (2), 20 und 25 EVO aus-

[30]) Stenglein's Komm I S 350/351 und II S 470.
[31]) RGBl 1928 II S 401.
[32]) Gleicher Ansicht Stenglein, Anm 1 b zu § 77 BO.
[33]) Ebenso OLG Stgt in VZ 1910 S 356 und OLG München in EE 1929 S 146 ff.

drücklich als strafbar (BO § 82) erwähnt. Das soll zweifellos besagen, daß es des Hinzukommens einer entsprechenden dienstlichen Anordnung oder einer allgemeinen Anordnung der Verwaltung i S des § 77 BO nicht bedarf.

Die besondere Unterscheidung im Kommentar von Kittel-Friebe-Hay scheint mir richtiger zu sein.

Von Bedeutung für das Bahnpolizeirecht sind auch die Verordnung zur Einführung neuer Bestimmungen über die Befähigung der Eisenbahn-Betriebs- und Polizeibeamten vom 30. 10. 1930 [34]) sowie die Eisenbahnsignalordnung vom 24. 6. 1907 [35]) .

Was endlich das auch für das Bahnpolizeirecht als Rechtsquelle bezeichnete Gewohnheitsrecht betrifft, so wird es allerdings nicht allzuhäufig in Erscheinung treten. Hartmann [36]) erwähnt als Beispiel hierfür die Bestimmung des § 39 RBahnG, die dem Sinn nach schon vorher in Sachsen gewohnheitsmäßig sanktioniert gewesen sei. Nicht richtig ist es, die feste Praxis der Gerichte, sowie Verwaltungsanordnungen der zuständigen Behörden auch als Gewohnheitsrecht zu bezeichnen, wie dies Gleim [37]) tut. Denn eine rechtliche Bindung wird dadurch nicht geschaffen.

III. Abgrenzung der Zuständigkeit der Bahnpolizei und der allgemeinen Polizei

1. In örtlicher Beziehung

Die örtliche Zuständigkeit der Bahnpolizei erstreckt sich gemäß § 75 BO auf das gesamte Gebiet der Bahnanlagen. Eine nähere Erklärung (Legaldefinition), was zum Gebiet der Bahnanlagen gehört, gibt das Gesetz nicht, überläßt es vielmehr der Praxis, dies vernunft- und zweckgemäß im Einzelfall zu bestimmen. Das Bahnpolizeireglement vom 30. 11. 1885 zählte in seinem § 54 zu den Bahnanlagen: Planum, Böschungen, Dämme, Gräben, Brücken. Auszugehen ist zunächst von dem Schienenweg, den Otto Mayer [38]) zutreffend als den Kern des Eisenbahnunternehmens bezeichnet. Er ist die „Fahrstraße", die geschützt werden soll. Zum Schienenweg gehört vor allem der Boden, auf dem die Gleise ruhen, das Planum. Ferner ist aber auch das, was dieses Schienenbett schützt und sichert, nämlich die Dämme und Böschungen, Gräben, Durchlässe, Brücken, Tunnels dazu zu rechnen. Das Preuß. Oberverwaltungsgericht, das sich in zahlreichen Fällen mit der Frage der Abgrenzung des Bahngebiets befaßt hat, sagt in der Entscheidung vom 28. 9. 1892 [39]): „Das Bahngebiet umfaßt die ganze

[34]) RGBl 1930 II Nr 39.
[35]) RGBl 1907 S 377.
[36]) „Die Bahnpolizei", Dissertation 1928.
[37]) Eisenbahnrecht S 44.
[38]) Eisenbahn- und Wegerecht in Archiv des öffentlichen Rechts, Bd 16 S 80 ff.
[39]) Archiv für Eisenbahnwesen 1893 S 140.

Bahn und die dazu gehörigen Anlagen, also Planum, Böschungen, Dämme, Brücken, Gräben, Bahnhöfe, Haltestellen, Stationen, aber nicht getrennt liegende Beamten- und Arbeiterwohnungen, Werkstätten. Zufuhrwege nicht, wenn sie in die offene Feldmark heraustreten, wohl aber Wegeteile, welche den Bestandteil einer unmittelbar dem Eisenbahntransport dienenden Grundfläche bilden, insbesondere innerhalb des nach außen klar erkannten, abgegrenzten Bahnhofterrains liegen." In der Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts vom 24. 6. 1897 [40]) heißt es: „Bahngebiet ist das Gelände, welches unmittelbar den Eisenbahntransportzwecken dient." Es ist vor allem darauf hinzuweisen, daß die Eigentumsverhältnisse für die Entscheidung darüber, ob es sich um Bahngebiet handelt, ohne Bedeutung sind. Es kommt vielmehr auf die Zugehörigkeit und Beziehung zu dem eigentlichen Eisenbahnbetrieb an. Daher werden normalerweise alle dem Transportgeschäfte unmittelbar oder mittelbar dienenden Anlagen, sofern sie ein in sich abgeschlossenes Ganzes bilden, bzw auch der räumliche Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb gewahrt bleibt, zum Bahngebiet zu rechnen sein. Außerhalb der Bahnanlagen liegende Dienst- und Wohngebäude gehören daher nicht hierher, dagegen Eisenbahnwerkstätten, Lokomotivschuppen usw, sofern sie, wie dies in der Regel der Fall ist, mit den eigentlichen Bahnanlagen in räumlichem Zusammenhang stehen. Innerhalb dieses Gebietes ist die Zuständigkeit der Bahnpolizei — soweit es sich um die ihr sachlich zukommenden Maßnahmen handelt — eine ausschließliche. Wie das Preußische Oberverwaltungsgericht wiederholt [41]) ausgesprochen hat, ist eine nebeneinander bestehende Zuständigkeit beider Polizeibehörden, nämlich der Bahnpolizei und der allgemeinen, sei es Orts- oder Landespolizei, zu verneinen. Denn es muß mit einer geordneten Handhabung der Polizei unvereinbar erscheinen, wenn innerhalb desselben räumlichen Wirkungskreises zwei verschiedene Polizeiorgane zur Wahrung derselben öffentlichen Interessen einzuschreiten hätten. Im übrigen wird die Frage der Abgrenzung je nach den Verhältnissen des Einzelfalles verschieden zu beantworten sein.

2. In sachlicher Beziehung

Die sachliche Zuständigkeit der Bahnpolizei umfaßt gemäß § 75 BO die Maßnahmen, die zur Handhabung der für den Eisenbahn-Betrieb- und Verkehr geltenden Polizeiverordnungen erforderlich sind. Dabei ist unter dem Eisenbahnbetrieb nicht der Betrieb im technischen sondern im weiteren Sinn zu verstehen. Als allgemeine Grundlage gilt auch hier, wie dies das Reichsgericht [42]) ausgesprochen hat, Teil II Titel 17 § 10 ALR. Hiernach obliegt der Bahnpolizei auf dem ihr zugewiesenen Gebiet die Sorge für die Erhaltung der öffentlichen Ruhe, Sicherheit und Ordnung, sowie für die Abwendung von Gefahren. Die Bahnpolizei umfaßt also sowohl die Für-

[40]) Archiv für Eisenbahnwesen 1897 S 1015.
[41]) OVG 23, 369; 56, 343.
[42]) RGSt 44 S 375/76.

sorge für die betriebssichere und ordnungsmäßige Beschaffenheit der Bahnanlagen und Betriebsmittel und die ordnungsmäßige Durchführung der Züge als auch die Sorge für den Schutz des Publikums und ein den Erfordernissen des Eisenbahn-Betriebs- und Verkehrs entsprechendes Verhalten des Publikums, sowie für die sichere Beförderung der der Eisenbahn übergebenen Güter. Für die Handhabung der Bahnpolizei kommen namentlich die Bestimmungen der §§ 75—83 BO in Betracht, worüber noch in anderem Zusammenhang zu handeln sein wird. In § 76 BO ist die Verpflichtung der Beamten der allgemeinen Polizei ausgesprochen, die Bahnpolizeibeamten, soweit es ihre sonstigen Pflichten zulassen, auf deren Ersuchen bei Handhabung der Bahnpolizei zu unterstützen. Damit ist zum Ausdruck gebracht, daß die sachliche Zuständigkeit der Bahnpolizei, die sich in der Überwachung aller Vorschriften, die im Interesse der Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbteriebs im weiteren Sinn bestehen, erschöpft, eine ausschließliche und primäre ist. Nur auf Anrufen hat die allgemeine Polizei unterstützungshalber einzugreifen. Daher hat das OVG in einer Entscheidung vom 5. 5. 1899 [43]) ortspolizeiliche Anordnungen für die Eisenbahnverwaltung insoweit nicht als verbindlich angesehen, als diese die Bahnpolizei auszuüben hat. Es handelte sich hier um die Freihaltung der Strecke von Verkehrshindernissen (Beseitigung von Schnee aus den Gleisen), also um eine im Interesse des Eisenbahnbetriebs zu treffende Anordnung, was Aufgabe der Bahnpolizei ist. Andererseits ist die Bahnpolizei verpflichtet, der allgemeinen Polizei bei der Ausübung ihres Dienstes innerhalb des Bahngebietes, soweit es ihre bahndienstlichen Pflichten zulassen, Beistand zu leisten, man denke hier z B an die Verfolgung flüchtiger Verbrecher u a.

Auch das Reichsgericht [44]) gibt für die Abgrenzung der Zuständigkeit folgende beachtenswerten Richtlinien: „Die Zuständigkeit der Ortspolizei findet ihre Schranke an der räumlich und sachlich begründeten Zuständigkeit. Maßgebend für die Abgrenzung der Befugnisse der Ortspolizei und der Bahnpolizei ist hiernach, ob die im einzelnen Falle in Frage kommende polizeiliche Anordnung in ein Interessengebiet fällt, welches dem sie erlassenden polizeilichen Organe zur alleinigen Fürsorge überlassen ist und demgemäß unter seine ausschließliche sachliche Zuständigkeit fällt. Berührt die jeweilig in Betracht kommende polizeiliche Anordnung lediglich Interessen des Eisenbahnbetriebes, welche der alleinigen Obhut der Bahnpolizei anvertraut sind, so gehört diese zur sachlichen Zuständigkeit der letzteren. Handelt es sich dagegen bei einer polizeilichen Anordnung um den Schutz eines Interessengebietes, welches mit der Bahnpolizei gar nichts zu tun hat oder über den Zuständigkeitsrahmen derselben hinausgreift, so greift die sachliche Zuständigkeit der Ortpolizeibehörde Platz". So gehört z B die Fürsorge für Gesundheit und Sittlichkeit auch auf dem Bahngebiet zum Bereich der allgemeinen Polizei. Wenn aber in erster Linie das Inter-

[43]) Archiv für Eisenbahnwesen 1899 S 1382 ff.
[44]) RGSt 37, 263 ff.

esse des Verkehrs ein polizeiliches Einschreiten erfordert und bei der betreffenden Angelegenheiten auch Gesundheits- und sittenpolizeiliche Interessen mitspielen, so ist eben doch die Bahnpolizei zuständig [45]).

Konflikte werden sich immer wieder bei der Abgrenzung der Zuständigkeit von Bahnpolizei und allgemeiner Polizei ergeben.

IV. Die Beziehungen der Bahnpolizei zur Wege-, Bau- und Gewerbepolizei

1. Wegepolizei

Schwierigkeiten begegnet die Abgrenzung des Bahngebiets vor allem beim Zusammentreffen mit öffentlichen Wegen und Plätzen. So kann der Schienenweg der Eisenbahn in mancherlei Beziehungen zu öffentlichen Wegen treten. Es sind hier verschiedene Fälle denkbar. Diese lassen sich nach Otto Mayer [46]) vor allem in zwei Hauptgruppen zusammenfassen: Entweder werden Wege von dem Eisenbahnunternehmer selbst geschaffen — diese bezeichnet Mayer als eisenbahnrechtliche Nebenwege — oder es kreuzt sich der Schienenweg mit einem öffentlichen Weg, so daß beide über demselben Stück Erdoberfläche bestehen. Otto Mayer spricht hier von einer eisenbahnrechtlichen Wegegemeinschaft.

Es ist nun möglich, daß solche „Eisenbahnnebenwege" nur deshalb geschaffen wurden, um Störungen auszugleichen, die sich aus dem Eisenbahnbau für den allgemeinen Verkehr ergeben. Otto Mayer prägt hierfür den Ausdruck „Eisenbahnersatzwege". In der Regel fehlt es bei solchen Ersatzwegen an der Verbindung mit dem Eisenbahnbetrieb, sie dienen vielmehr dem sonstigen Verkehr und fallen in den Zuständigkeitsbereich der allgemeinen Polizei. Die allgemeine Polizeibehörde ist für befugt zu erachten, alle erforderlichen Anordnungen zur Abwendung der aus dem polizeiwidrigen Zustande eines derartigen Weges für das Publikum sich ergebenden Gefahren zu treffen. Abgesehen von solchen Maßnahmen kommt aber das Einschreiten der örtlichen Polizeibehörde vor allem auf dem Gebiet des Wegerechts nur in Frage, wenn es sich um einen durch rechtsgültige Widmung für den öffentlichen Verkehr zum öffentlichen Wege i S des öffentlichen Wegerechts gewordenen Weg handelt.

Diese neugeschaffenen Wege können ferner dazu bestimmt sein, den Schienenweg und die zu seinem Betrieb dienenden Einrichtungen zugänglich zu machen. Als Beispiele mögen hier der Bahnsteig, ebenso Verbindungswege zwischen den einzelnen Gebäuden des Bahnhofs genannt werden, ferner Wege, die von diesen Stellen wie Direktionsgebäuden, Emp-

[45]) OVG vom 7. 3. 1899 in Archiv für Eisenbahnwesen 1899 S 1378.
[46]) Eisenbahn- und Wegerecht in Archiv des öffentlichen Rechts Bd 16 S 38 ff, S 203 ff.

fangsgebäuden, Bahnhofshallen, Ladehallen, Zollschuppen u dgl nach außen führen, damit das Eisenbahnpersonal oder das Publikum dazu gelangen können. Soweit diese „Eisenbahnnebenwege" im sogenannten Bahngebiet liegen, ist es klar, daß es sich um Wege, die den Interessen des Bahnverkehrs dienen, handelt. Die Zuständigkeit der Bahnpolizei ist also ohne weiteres zu bejahen.

Schließlich verdienen noch solche „Eisenbahnnebenwege" eine besondere Beachtung, die aus dem geschlossenen Kreise des Bahngebiets heraustreten und zugleich einer allgemeinen Benutzung durch das mit der Bahn verkehrende Publikum freigegeben sind. Hat z B die Eisenbahnverwaltung außerhalb des Bahnhofs einen Weg angelegt, der lediglich einen besonderen Zugang zur Maschinenwerkstätte bilden soll, so ist das ein gewöhnlicher Privatweg, der nicht der Bahnpolizei unterliegt. Sobald aber der aus dem Bahngebiet herausführende Weg zugleich der öffentlichen Benutzung zu dienen bestimmt ist, tauchen Schwierigkeiten bei der Abgrenzung der polizeilichen Zuständigkeit auf. Dasselbe gilt von den Bahnhofsvorplätzen. Letztere können einfach Teile des Bahngebiets sein. Die Regel wird aber der Fall bilden, daß der eigentliche Bahnhof sich gegen den Vorplatz abschließt, welcher wiederum unmerklich in die öffentliche Straße übergeht. Insofern könnte man der Ansicht sein, daß nur die allgemeine Polizei hier zuständig wäre. Nun bestimmt aber § 78 Ziff 7 BO ausdrücklich, daß die Überwachung der Ordnung auf den Vorplätzen der Bahnhöfe, Haltepunkte und Anschlußstellen den Bahnpolizeibeamten obliegt, soweit sie nicht im Einzelfalle von den sonstigen Polizeibeamten ausgeübt wird. Somit wird also grundsätzlich auch hier die Zuständigkeit der Bahnpolizei anerkannt, was schon deshalb gerechtfertigt erscheint, weil die Erhaltung der Ordnung auf den Vorplätzen eine Voraussetzung für die ordnungsmäßige Abwicklung des Eisenbahnverkehrs (man denke nur an den Zu- und Abstrom des Publikums zu und von den Zügen) bildet, also eng mit den Betriebsinteressen der Eisenbahn verknüpft ist. Gleichwohl wird besonders an großen Verkehrsplätzen aus praktischen Erwägungen heraus mindestens eine Teilung der Funktionen mit der allgemeinen Polizei vorgenommen. So liegt z B in Stuttgart die Überwachung des Bahnhofsvorplatzes ganz in den Händen der allgemeinen Polizei, die Bahnpolizei greift nur auf besonderen Anruf ein. Das Bahngebiet hat seine Grenze an der Fassade des Bahnhofsgebäudes, während der Vorplatz des Bahnhofs ein im Eigentum der Stadtgemeinde Stuttgart stehender öffentlicher Platz ist.

Alle dem Eisenbahnunternehmen dienenden Wege oder Plätze, die aus dem Bahngebiet heraustreten und dem allgemeinen Verkehr des Publikums dienen, lassen sich als sogenannte „Zufuhrwege" bezeichnen. Nun kann ein bereits vorhandener öffentlicher Weg, sei es der Gemeinde, des Kreises oder Staates dem Zugang zum Bahnhof dienen; der Bahnhof wird an einem bereits vorhandenen öffentlichen Platz gebaut. Weg und Platz hören damit nicht auf, nach dem öffentlichen Sachenrecht geordnete Wege zu sein und

der Wegepolizei zu unterliegen. Ebenso verhält es sich, wenn die Gemeinde aus Anlaß des Eisenbahnbaus einen neuen öffentlichen Weg ihrerseits herstellt, um den Zugang zum Bahnhof zu erleichtern. Das Preußische Oberverwaltungsgericht hebt in seiner Entscheidung vom 20. 10. 1891 [47]) sehr deutlich den Unterschied hervor zwischen einem Weg, der „auf Betrieb und unter Aufsicht der Wegepolizei infolge von Eisenbahnanlagen neu angelegt wurde" und solchen Wegen, welche der Eisenbahnunternehmer als seine Wege neu schafft. Derartige, von der Eisenbahn selbst geschaffene Zufuhrwege, die sich in der Regel außerhalb des Bahngebietes erstrecken, um die Verkehrsanstalt der Eisenbahn mit dem Netze der öffentlichen Wege zu verbinden, stehen in Gestalt und Herrichtung und in der Art, wie der Verkehr sich darauf bewegt, einem öffentlichen Weg völlig gleich. Soll ihnen aber auch rechtlich die Eigenschaft eines öffentlichen Weges zukommen, so bedarf es hierzu eines darauf gerichteten Willensaktes. Diese Schaffung eines öffentlichen Weges geschieht häufig durch vertragliche Übernahme durch die Ortsgemeinde, evtl auch den Kreis oder Staat unter Billigung der Wegepolizeibehörde. Solange aber eine derartige Übernahme nicht erfolgt ist, bleibt der Zufuhrweg ein Privatweg des Eisenbahnunternehmens und zwar grundsätzlich von derselben Rechtsnatur, wie die auf dem Bahngebiet selbst gelegenen Wege [48]). Als Privatweg untersteht er dann aber nicht der die Wegepolizei handhabenden Ortspolizeibehörde, sondern der Eisenbahnunternehmer hat selbst für die Unterhaltung, Reinigung usw zu sorgen. Damit ist aber die Einwirkung der allgemeinen Polizei nicht schlechterdings ausgeschlossen. Im Interesse der öffentlichen Sicherheit kann z B der Eisenbahnverwaltung die Beleuchtung des Zufuhr-Weges von der allgemeinen Polizei vorgeschrieben werden [50]). Ferner kann Hauses die Beleuchtung der allgemein zugänglichen Treppe polizeilich vorgeschrieben werden kann [49]). Ebenso können Baumpflanzungen längs des Weges von der allgemeinen Polizei vorgeschrieben werden [50]). Ferner kann die allgemeine Polizei einschreiten, wenn der Zustand des Weges durch unverdeckte Gruben, Schuttablagerung oder dgl eine Gefahr für das Publikum darstellt [51]). Soweit aber die durch entsprechende Anordnung zu schützenden Interessen nicht solche der allgemeinen Sicherheit, sondern solche der Erleichterung des durch die Benutzung der Bahn als öffentlicher Transportanstalt entstehenden Verkehrs sind, ist die Fürsorge für dieselben nicht mehr Aufgabe der allgemeinen, sondern der Bahnpolizei.

Schließlich ist noch auf die verschiedenen Möglichkeiten bei der sogenannten „eisenbahnrechtlichen Wegegemeinschaft" und die Abgrenzung der Zuständigkeit zwischen Bahnpolizei und allgemeiner Polizei hierbei einzugehen.

[47]) EE Bd 9 (1890/92) S 93; dasselbe Preußisches Verw Blatt XIII Nr 23 S 269.
[48]) OVG vom 1. 10. 1887 Bd 15 S 285; EE Bd 5 S 41.
[49]) OVG 28. 9. 1892 in Archiv für Eisenbahnwesen 1893 S 139.
[50]) Archiv für Eisenbahnwesen 1897 S 1008.
[51]) OVG 9 S 146, 23 S 369 ff.

Die Kreuzung kann einmal so stattfinden, daß der eine Weg in gleicher Höhe über den anderen führt, bzw der öffentliche Weg quer über das Gleis der Bahn (sogenannter Planübergang) läuft. Der allgemeine Weg ist der ursprüngliche, über ihn sind später beim Bau der Eisenbahn die Schienenstränge geleitet worden. Dadurch allein ist kein Eigentumswechsel an Grund und Boden eingetreten. Aber der überschiente Teil des öffentlichen Weges dient vornehmlich dem Betrieb der Eisenbahn, deshalb ist hier in erster Linie die Bahnpolizei zuständig. Die kreuzende Straße muß sich an dieser Stelle zeitweise ganz außer Dienst stellen lassen. Die Schranken, welche zu beiden Seiten des Bahnübergangs die Straße überqueren, grenzen den Herrschaftsbereich der Bahnpolizei nach außen sichtbar ab. Gleichwohl ist der Wegepolizei innerhalb dieses Gebietes nicht jegliche Einwirkung versagt. Die gewöhnliche Wegepolizei wahrt ihren Weg auch gegenüber der Eisenbahnverwaltung, sofern dieser über Bahngebiet führt [52]). Das Oberverwaltungsgericht führt in seiner Entscheidung im 24. Band S 395 ff aus, daß der Schutz der Eisenbahnen gegen Schädigung durch die Anwohner der Bahnstrecke oder durch die an diese grenzenden Grundstücke lediglich um deswillen, weil die Bahnen dem Verkehr und damit auch den Interessen weiter Landesteile dienen, noch nicht aufhört, Sache der Ortspolizei zu sein, deren Organe — von seltenen Ausnahmen abgesehen — auch weit eher und besser als die Landespolizei in der Lage sein werden, solche Störungen wahrzunehmen und durch Einschreiten gegen die Schädiger rasch zu beseitigen. Andererseits kann beispielsweise die Wegepolizeibehörde nicht anordnen, daß das Rangieren der Güterzüge zur Vermeidung von Störungen des allgemeinen Wegeverkehrs auf derartigen Planübergängen beschränkt werden müsse [53]). Wenn auch das Recht und die Pflicht der Wegepolizeibehörde, wie aus dem bereits oben Erwähnten zu folgern ist, nicht schon da ihre Grenze finden, wo die im Interesse des öffentlichen Verkehrs erforderlichen Maßnahmen ein dieser Behörde nicht überwiesenes Gebiet nur berühren, so kommt es doch darauf an, ob die Maßnahmen ausschließlich auf diesem sozusagen fremden Gebiet sich auswirken sollen oder immerhin den Schwerpunkt dort bereits bestehender Einrichtungen treffen und deren Fortbestehen mehr oder weniger in Frage stellen würden. Es widerspricht dem Begriff der Polizeigewalt, wenn bei derartigen kollidierenden Interessen zweier Polizeizweige die eine Behörde, um den Widerspruch der anderen zu beseitigen, von ihrer zur Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit bestimmten Gewalt Gebrauch macht [54]). Zusammenfassend kann über den sogenannten Planübergang gesagt werden, daß hier bei der Zuständigkeitsregelung die überwiegende Bedeutung der Eisenbahn gegenüber dem gemeinen Weg in Erscheinung tritt. Es kann sich aber das Verhältnis von Eisenbahn und gemeinem Weg auch umkehren, wenn ein Gleis untergeordneter Bedeutung die öffentliche

[52]) OVG vom 3. 2. 1897 in Archiv für Risenbahnwesen 1897 S 1007.
[53]) OVG 3 S 191.
[54]) OVG 3 S 191.

Straße kreuzt. Man denke z B an nur den Rangierzwecken dienende Gleise oder Verbindungsgleise. Hier ist die gemeinsame Bodenfläche in erster Linie gemeiner öffentlicher Weg. Der Herr der Straße sorgt für ihre Instandhaltung, die Wegepolizei ist für Schutz und Ordnung zuständig, während die Bahnpolizei nur für die Fortbewegung auf dem Gleis selbst in Frage kommt.

Was die sogenannte „Wegeüberführung" anbetrifft, so lassen sich im allgemeinen die Herrschaftsbereiche der Bahnpolizei und der allgemeinen Polizei gut gegeneinander abgrenzen, sie verschwimmen nicht so ineinander, wie dies beim Planübergang der Fall ist. Der Bahnkörper wird ausschließlich von der Bahnpolizei beherrscht. Für die über denselben hinführende Brücke ist die allgemeine Polizei zuständig. Grundsätzlich ist also auch die Sorge für die Instandhaltung der Brücke bzw für deren Verkehrssicherheit gegenüber dem sie begehenden Publikum usw Sache der Wegepolizei. Soweit aber die Brücke mit ihren Pfeilern auf dem Bahngebiet unten Stütze sucht, also in das Bahngebiet eingreift, ist wieder die Bahnpolizei zuständig. Maßnahmen gegen Einsturzgefahr, Ausbesserung an Pfeilern usw liegen in erster Linie im Interesse des ungestörten und gesicherten Eisenbahnbetriebs und sind daher von der Bahnpolizei zu treffen.

Bei der „Eisenbahnüberführung" (Wegeunterführung) liegen die Verhältnisse ähnlich. Hier besteht unten der gemeine Weg fort, der der allgemeinen Polizei untersteht. Oben drüber führt die Eisenbahnbrücke, die lediglich dem Betriebe der Eisenbahn dient und daher eigenstes Gebiet der Bahnpolizei ist. Die Unterhaltungspflicht der Brücke obliegt ausschließlich der Eisenbahnverwaltung. Nun ist das öffentliche Eigentum an dem unten führenden Weg durch die Überbrückung beschränkt, die Herstellungs-, Unterhaltungs- und Ausbesserungsarbeiten bringen gewisse Störungen und evtl Gefährdung des öffentlichen Weges mit sich. Insofern ist der Wegepolizei eine gewisse Einwirkungsmöglichkeit zuzubilligen, insbesondere gegen Gefährdungen, die für den Weg aus der baulichen Beschaffenheit der Eisenbahnbrücke entstehen können. Doch kann die Wegepolizei hier nicht eigenmächtig mit Maßnahmen vorgehen, sondern sie muß sich mit der Eisenbahnbehörde verständigen. Der Wirkungskreis der Bahnpolizei kann nicht durch allgemeine Anordnungen gleichgestellter Behörden eingeschränkt werden.

2. Baupolizei

a) Allgemeines

Die Sorge für die Gesundheit der Bewohner und die Verhütung von Unglücksfällen beim Bauen und bei Benützung des fertigen Baus bildet einen wesentlichen Grund für den Erlaß von Bauvorschriften. Die staatliche Überwachung beginnt mit dem Erfordernis der Baugenehmigung, einem sogenannten Verwaltungsakt, der ergehen muß, wenn das Bauvorhaben den gesetzlichen Anforderungen entspricht. Im Gegensatz dazu steht der Bau-

dispens, der eine ins freie Ermessen der Behörden gestellte Abweichung von den gesetzlichen Vorschriften darstellt und für den es andere Zuständigkeitsvorschriften gibt als für die Baugenehmigung. Als zweite Form der behördlichen Tätigkeit ist die sogenannte Bauabnahme (Rohbauabnahme und Gebrauchsabnahme) zu nennen. Der Bau unterliegt vom Beginn bis zur Abnahme der polizeilichen Überwachung. Aber damit ist die polizeiliche Einwirkungsmöglichkeit nicht beendet, die Polizei kann unter Umständen aus Gründen der öffentlichen Sicherheit gegen den Gebäudeeigentümer einen Polizeibefehl in Form einer Polizeiverfügung erlassen — man denke z B daran, daß dem Hauseigentümer die Instandsetzung eines baufälligen Erkers oder dgl zur Pflicht gemacht wird —. Ferner kommt die Ausübung der Wohnungsaufsicht (Feuerschau, Vorschriften über die Größe und Fensterzahl von Wohn- und Schlafräumen u a) in Betracht. Endlich war selbst der Abbruch von Gebäuden oder Gebäudeteilen durch § 2 des Wohnungsmangelgesetzes vom 26. Juli 1923 [55]) an die vorherige Zustimmung der Gemeindebehörde gebunden. In Preußen ist der größte Teil des Bau- und Wohnungsrechts in Verordnungen niedergelegt. Auch gelten dort noch heute die Bestimmungen des ALR I, 8 §§ 67—69. Darnach bedarf es in Preußen allgemein zu Neu- und Umbauten von Gebäuden der Genehmigung durch die Ortspolizei, sogenannter Bauerlaubnis. Sachsen hat ein vorbildliches allgemeines Baugesetz unter dem 1. Juli 1900 geschaffen. In Württemberg gilt die Bauordnung vom 28. Juli 1910 [56]) nebst Änderungen der folgenden Jahre.

b) Reichsbahn und Baupolizei

Die Eisenbahn hat sowohl in Preußen als in anderen Ländern von jeher insofern eine gewisse Sonderstellung eingenommen, als es Sache der Eisenbahnstellen selbst war, über die Planung der Bahnanlagen und ihre Ausführung zu befinden, wobei den Ortspolizeibehörden eine maßgebliche Einwirkung grundsätzlich versagt war. Im Einzelnen war jedoch ihre Mitwirkung verschieden geregelt. Es war damit die Baupolizei nicht schlechterdings vom Bahngebiet ausgeschlossen, sondern Rechtssprechung und Praxis gingen davon aus, daß die Ortspolizei auch bei Bahnbauten baupolizeiliche Befugnisse wahrzunehmen habe, insoweit dadurch nicht in speziell eisenbahntechnische Interessen eingegriffen werde [57]). Die geringste Mitwirkung nahmen die sächsischen Baupolizeibehörden in Anspruch, denen bei Staatsbauten die Kenntnisnahme von dem Bauvorhaben genügte.

Den Ausgangspunkt für die heutige Rechtslage, die einen wesentlichen Fortschritt in Bezug auf Vereinheitlichung und Rechtsklarheit aufzuweisen hat, bildet Art 94 Abs 1 Reichsverf. Er lautet: „Berührt der Bau neuer oder die Veränderung bestehender Reichseisenbahnanlagen den Geschäftsbereich der Landespolizei, so sind vor der Entscheidung die Landesbehörden anzu-

---

[55]) Aufgehoben durch Notverordnung vom 9. 12. 31 Teil II Kap IV Art IV Ziff 2. RGBl I S 709.

[56]) RegBl für Württemberg 1910 S 333.

[57]) OVG 5 S 324 ff; 9 S 238.

hören". An diesen Artikel der Reichsverfassung knüpft unmittelbar § 37 RBahnG an, wonach grundsätzlich dem Reich die Entscheidung über die Art der Durchführung von Reichsbahnbauten nach Anhörung des Landes zusteht [58]). Diese Anhörung geschieht in der Weise, daß der Plan vor Beginn der Ausführung der Landespolizei zur Geltendmachung etwaiger Bedenken oder Gegenvorschläge übermittelt wird. Stimmt die Landespolizeibehörde zu, so wird der Bau durchgeführt. Äußert sie sich nicht, so wird nach Verlauf einer angemessenen Zeit aus dem Schweigen zu schließen sein, daß Bedenken nicht bestehen. Wünscht die Landespolizei eine Änderung des Planes, dem die Reichsbahn nicht nachkommen will, so ist die Entscheidung des Reichsverkehrsministers einzuholen, die endgültig ist. Gemäß § 37 Abs 3 RBahnG werden die Baupläne für Reichsbahnanlagen, bei denen der Geschäftsbereich der Landespolizei nicht berührt wird, von der Reichsbahngesellschaft selbständig festgestellt. Dies bedeutet eine wichtige öffentlich-rechtliche Befugnis der Gesellschaft. Dieses Hoheitsrecht der Planfeststellung umfaßt das Recht der ausschließlichen Entscheidung über die von der Plangestaltung berührten öffentlichen und privaten Interessen. Es sei jedoch darauf hingewiesen, daß die Pläne für neue Reichsbahnstrecken stets von der Reichsregierung endgültig festzustellen sind. Es muß kurz darauf eingegangen werden, was nach Art 94 Reichsverf und § 37 RBahnG unter „Landespolizei" zu verstehen ist. Es steht hier nicht der Gegensatz zwischen Landespolizei und Ortspolizei in Frage, sondern Art 94 Reichsverf verfolgt als reichsrechtliche Vorschrift den Zweck, die Zuständigkeiten zwischen Reich und Ländern klar zu stellen. Demnach kann man unter Landespolizei nur die polizeilichen Befugnisse, die den Ländern im Gegensatz zu den Befugnissen der Reichsverwaltung zukommen, verstehen. Der Geschäftsbereich der Landespolizei wird dann berührt, wenn beim Bau von Reichsbahnanlagen Interessen berührt werden, denen nach Landesrecht ein polizeilicher Schutz zusteht. Über den Begriff „Reichsbahnanlagen" ist schon im Abschnitt III 1 näher eingegangen worden. Im allgemeinen sind darunter Anlagen innerhalb des Bahngebiets, die Betriebszwecken dienen, zu verstehen. Diese Feststellung ist wichtig, weil das Privileg des Art 94 Reichsverf bei anderen Bauten der Reichsbahn, die nicht als Reichseisenbahnanlagen anzusprechen sind, entfällt. Hier hat die Baupolizei alle Rechte, die ihr das Landesrecht gibt. Gemäß § 37 Abs 5 RBahnG hat die Gesellschaft dafür einzustehen, daß ihre Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Behördliche Abnahmen finden nicht statt. Hienach hat die Reichsbahngesellschaft Befugnisse selbst wahrzunehmen, die sonst den Polizeibehörden, insbesondere der Baupolizei zustehen. Sie nimmt somit eine allen sonstigen Unternehmern gegenüber bevorrechtete Stellung ein, die sie zu ernster Sorgfalt verpflichtet und eine besondere Verantwortlichkeit der Reichsbahnstellen begründet.

---

[58]) Vgl auch die grundlegende Entscheidung des Staatsgerichtshofs vom 22. Juni 1923, RGZ 107 Anh S 1 ff.

3. Gewerbepolizei

Von den einzelnen Gebieten, auf denen sich die Bahnpolizei mit anderen Zweigen der Polizei berührt, ist noch besonders die Gewerbepolizei zu erwähnen. Nach § 6 der GewO findet dieses Gesetz keine Anwendung „auf den Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen". Damit nimmt die Reichsbahngesellschaft im Gewerberecht eine Sonderstellung ein. Auch durch die ausdrücklich in § 16 Abs. 5 RBahnG aufgenommene Bestimmung, daß die Vorschriften der GewO auf den Betrieb der Deutschen Reichsbahn nicht anzuwenden sind, ist die Zuständigkeit der Gewerbepolizei ausgeschlossen. Hier erhebt sich vor allem die Frage, was zum Gewerbebetrieb der Eisenbahn zu rechnen ist. Die früher herrschende Meinung, daß die Ausnahmevorschrift des § 6 GewO nur das eigentliche Beförderungsgewerbe, nicht auch die sogenannten „Nebenbetriebe" wie Reparaturwerkstätten, Gas- und sonstige Lichterzeugungsanstalten, Schwellentränkungsanstalten usw umfasse, kann jetzt als überwunden gelten [59]). Nicht die weder im Gesetz noch in der Sache begründete Unterscheidung zwischen Haupt- und Nebenbetrieb, sondern der Zubehörgedanke spielt hier eine Rolle [60]). Es kann sodann wohl kein Zweifel darüber bestehen, daß nicht nur die auf sichere Handhabung des Betriebs sondern auch die auf die Befriedigung der Bedürfnisse der Reisenden auf den Bahnhöfen und in den Zügen gerichtete Tätigkeit der Eisenbahnunternehmung ihre Verkehrsaufgabe ist und daß von ihr getroffene Einrichtungen mindestens insoweit nicht unter die GewO fallen, als sie tatsächlich dem Reiseverkehr dienen [61]). Hierher gehören: Speisewagen, Schlafwagen, Bahnhofswirtschaften, Automaten, Bahnhofsverkaufstände, Wasch- und Badeeinrichtungen, Frisierstuben, Wechselstuben,Bahnhofsbuchhandlungen u a. Mit Rücksicht auf die fortschreitende Entwicklung des Eisenbahnverkehrs und die damit wachsenden Anforderungen des Reisepublikums, die immer weitere Einrichtungen der erwähnten Art bedingen, muß hier von einer erschöpfenden Aufzählung abgesehen werden. Ob eine solche Einrichtung zum Gewerbebetrieb der Eisenbahn gehört, ist in vielen Beziehungen von erheblicher rechtlicher Bedeutung, namentlich für die Frage der Erlaubnispflicht (§ 33 GewO [62]), § 43 GewO), der Unterwerfung unter die Bestimmungen über die Sonntagsruhe (§ 41 a verb. mit § 105 b Abs 2 GewO), für den Ladenschluß (§ 139 e GewO) und die Polizeistunde. Die Entscheidungen der Gerichte weichen hierin erheblich von einander ab. Beispielsweise hat das preußische Oberverwaltungsgericht [63]) den Schankbetrieb eines Bahnhofswirtes deshalb als konzessionspflichtig bezeichnet, weil er das

[59]) Oesterlen, VZ 1901, 485; Landmann, Anm 10 zu § 6 Go; OLG Stgt VZ 1903, 388.
[60]) Jellinek, a a O S 234.
[61]) RGSt 58 S 137.
[62]) Jetzt ersetzt durch §§ 1, 27, 32 des Gaststätten-Gesetzes vom 28. 4. 1930, RGBl 1930 I S 146.
[63]) Entsch vom 10. 12. 25 Bd 80 S 365.

selbständige Unternehmen eines im Pachtverhältnis zu der Reichsbahngesellschaft stehenden Dritten darstelle. Dagegen hat das Reichsgericht [64]) den Standpunkt eingenommen, daß es rechtlich keinen Unterschied begründe, ob die Eisenbahnverwaltung den Betrieb der Schankwirtschaft durch Angestellte selbst ausübt oder durch einen Pächter ausüben läßt. Diese m E richtige Auffassung entspricht auch einer Entscheidung des Oberlandesgerichts Stuttgart [65]), wonach die Eisenbahnverwaltung bezüglich der Bahnhofswirtschaften trotz der regelmäßig bestehenden Pachtverhältnisse als die Unternehmerin gilt. Dafür spricht auch, daß es sich bei solchen Verträgen um keine eigentlichen Pachtverträge i S des bürgerlichen Gesetzbuchs sondern eher um Dienstverträge handelt [66]). Der „Pächter" hat in erster Linie Aufgaben der Verkehrsanstalt zu besorgen und sich den Erfordernissen der Eisenbahn, die allein die Verantwortung dem Staate gegenüber trägt, zwecks ordnungsmäßiger Betriebsführung anzupassen [67]). Ist er doch durch die Aufsichtsbefugnisse der Reichsbahn, die Ausübung des Hausrechts durch Bahnpolizeibeamte, die Feststezung der Preise und der Dauer des Offenhaltens der Wirtschaftsräume usw in weitgehendem Maße beschränkt.

Auch die Frage der Sonntagsruhe, des Ladenschlusses und der Polizeistunde ist vielfach umstritten, wobei von den Gerichten die Meinung vertreten wurde, daß es einen Unterschied bilde, ob die Einrichtungen von reisendem oder nichtreisendem Publikum benutzt würden [68]). Anderer Ansicht ist das Oberlandesgericht Celle [69]), das mit Rücksicht darauf, daß die Bahnhofswirtschaften dem reisenden Publikum dienen sollen, ihre Eigenschaft als Schankstuben verneint. Letztere Ansicht, die m E der wirklichen Sachlage am ehesten entspricht, führt zu dem Ergebnis, daß für die Festsetzung der Polizeistunde in Bahnhofswirtschaften gleichviel, ob es sich um Reisende oder um Nichtreisende handelt, die Bahnpolizei allein zuständig ist, wobei sie die Interessen der Ortspolizei berücksichtigen und etwaigen Mißbräuchen von selbst entgegenwirken wird [70]).

Die Nichtübereinstimmung der höchsten deutschen Gerichtshöfe hinsichtlich der berührten Fragen zeitigte den Gedanken einer Änderung der in Betracht kommenden Gesetzesbestimmungen. So stellte Sachsen im Reichsrat den Antrag auf Abänderung des § 6 GewO, der von Preußen unterstützt wurde. Auch der Reichstag beschloß am 5. 2. 1926, die Reichsregierung aufzufordern, ein Gesetz folgenden Wortlauts dem Reichstag vorzulegen: „Diejenigen auf dem Gelände von Eisenbahnunternehmungen betriebenen Gewerbe, welche nicht auf die Eisenbahnbeförderung von Per-

[64]) RGSt vom 7. 10. 26, JW 1927 S 1268.
[65]) VZ 1903, 388.
[66]) OLG Naumburg, JW 1926 S 2780.
[67]) Sarter-Kittel S 259.
[68]) RGSt Bd 37 S 256, KG in Goltd. Arch Bd 39 S 353, OLG München 5, 86.
[69]) Enscheidung vom 19. 9. 1904, GewArchiv Bd 5 S 62 Anm 1.
[70]) Vgl auch Dr Weber in VZ 1905 S 709 ff und Dr Kröner in VZ 1926 S 529 ff.

sonen und Gütern abzielen, rechnen nicht zu den Betrieben der Eisenbahnunternehmungen; indessen kann die höhere Verwaltungsbehörde für die Bahnhofsschankwirtschaften u a auf dem Gebiente der Eisenbahnunternehmungen betriebenen Gewerbe auf Widerruf Ausnahmen von den Bestimmungen über Arbeitszeit, Polizeistunde, Sonntagsruhe und Ladenschluß bewilligen, soweit dies zur Befriedigung der Bedürfnisse der die Eisenbahn in Anspruch nehmenden Bevölkerungskreise geboten erscheint." Zu diesem Gesetzesvorschlag ist zu bemerken, daß er den § 6 GewO in Verkennung der Sachlage durchaus zu Ungunsten der Reichsbahngesellschaft abändern will. Die Reichsbahngesellschaft, die, wie bereits früher ausgeführt wurde, solche Zubehöreinrichtungen haben muß, um den Verkehrsbedürfnissen gerecht zu werden, die nicht nur im Transport allein, sondern auch in seiner angenehmen und bequemen Gestaltung zu erblicken sind, wäre trotz ihrer sonstigen Sonderstellung als Anstalt des öffentlichen Rechts und Trägerin von Hoheitsrechten ganz auf Gnade oder Ungnade den Behörden der allgemeinen Polizei ausgeliefert. Jedenfalls hat die Reichsbahngesellschaft kein Interesse an dem Zustandekommen eines solchen Gesetzes.

Um jedoch der durch die wenig einheitliche Rechtssprechung eingetretenen Rechtsunsicherheit zu steuern, hat der Reichsrat mit der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahngesellschaft in Berlin Richtlinien über die künftige Behandlung der Bahnhofswirtschaften und Bahnhofsverkaufstellen vereinbart und diese den Landesregierungen zum Vollzug empfohlen. Das Wesentliche dieser „Richtlinien" sei im folgenden auszugsweise hervorgehoben:

Bahnhofswirtschaften und selbständige Erfrischungshallen im Sinne dieser Richtlinien sind nur solche, die sich auf einem Personenbahnhof innerhalb oder außerhalb der Sperre befinden. Bahnhofswirtschaften und selbständige Erfrischungshallen, die außerhalb des Personenbahnhofs, wenn auch auf bahneigenem Gelände gelegen sind, unterliegen stets der Erlaubnispflicht nach § 33 GewO[71]). Im übrigen können neue Bahnhofswirtschaften und selbständige Erfrischungshallen zwar ohne förmliche Erlaubniserteilung i S des § 33 GewO[71]), aber nur im Einvernehmen mit der höheren Verwaltungsbehörde zugelassen werden. Hiebei ist das Bedürfnis des Reiseverkehrs maßgebend, so daß Art und Umfang des Verkehrs, in erster Linie des Fernverkehrs, gesteigerter Ausflugverkehr, mangelnde Erfrischungsmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs u a zu berücksichtigen sind. Auch hinsichtlich der Polizeistunde spielt die Lage der Bahnhofswirtschaften und Erfrischungshallen innerhalb oder außerhalb der Sperre keine Rolle, doch ist der Ausschank von alkoholischen Getränken nach Eintritt der örtlichen Polizeistunde grundsätzlich verboten. Ausnahmen kann die Reichsbahndirektion im Einvernehmen mit der höheren Verwaltungsbehörde zulassen; solche sind insbesondere zuzulassen für Bahnhöfe mit größerem Umsteigeverkehr, wenn die örtliche Polizeistunde eine frühe ist und nach ihrem Eintritt noch stärkerer Zugsverkehr stattfindet. Der Wirt-

[71]) Jetzt § 1 GaG.

schaftsbetrieb wird frühestens eine Stunde vor dem Abgang des ersten der Personenbeförderung dienenden Zuges und nicht später als eine halbe Stunde nach Abgang oder Ankunft des letzten derartigen Zuges geschlossen, wobei jedoch die Wirtschaft auch dann bis zur örtlichen Polizeistunde offengehalten werden darf, wenn der Zugsverkeher schon früher endigt. Die Bahnhofsverkaufstellen und ebenso die Friseurstuben haben grundsätzlich die örtlichen Ladenschlußstunden einzuhalten; Ausnahmen sind im Einvernehmen mit der höheren Verwaltungsbehörde nach Maßgabe des Bedürfnisses des Reiseverkehrs zulässig. Das Einvernehmen hat sich auch auf die Gattung der außerhalb der allgemeinen Verkaufszeiten zum Verkauf zugelassenen Waren zu erstrecken, wobei zwischen Verkaufsstellen innerhalb und außerhalb der Sperre unterschieden wird. Bei ersteren wird davon ausgegangen, daß sie in der Regel ausschließlich Bedürfnissen des Reiseverkehrs dienen. Bei letzteren dürfen Ausnahmen nur insoweit zugelassen werden, als es sich um den Verkauf von Reisebedarf handelt, zu welchem außer Lebens- und Genußmitteln auch Tabakwaren, Blumen, Zeitungen und sonstige Reiselektüre gerechnet werden.

Ist ein Einvernehmen zwischen der Reichsbahndirektion und der höheren Verwaltungsbehörde nicht zu erzielen, so haben deren Aufsichtsbehörden die Entscheidung gemeinsam zu treffen. Soweit eine Einigung mit der Verwaltungsbehörde bereits erzielt ist, soll es bei den getroffenen Abmachungen bleiben.

Diese Richtlinien sind sowohl in Preußen als in anderen Ländern in Vollzug gesetzt worden. Auch die Württembergische Regierung hat denselben zugestimmt. Zu ihrer Durchführung hat das Württembergische Wirtschaftsministeriums zwei Erlasse vom 29. 11. 1927 Nr. B. 6403 und vom 18. 7. 1930 Nr. B. 6403 [72]) und die Reichsbahndirektion Stuttgart Zusatzbestimmungen herausgegeben. Darnach sind unter „selbständigen Erfrischungshallen" alle Ausschankstellen auf Personenbahnhöfen anzusehen, in denen Getränke zum Genuß auf der Stelle ausgeschänkt werden, einerlei ob für die Schankgäste Sitzgelegenheit vorhanden ist oder nicht (also auch die Trink- und Selterswasserhäuschen). Was unter „Personenbahnhof" zu verstehen ist, wird als Tatfrage bezeichnet. Es fallen unter diesen Begriff z B auch Wirtschaftsgärten, wenn sie unmittelbar von der Bahnhofswirtschaft aus bedient werden und nicht eine selbständige Ausschankstelle enthalten. Der unmittelbare Zusammenhang mit den dem Personenverkehr dienenden Anlagen ist maßgebend. In der Errichtung neuer Bahnhofswirtschaften wird die Reichsbahndirektion größte Zurückhaltung üben und die Bedürfnisfrage im Sinne dieser Richtlinien einer scharfen Prüfung unterziehen, ehe sie mit der höheren Verwaltungsbehörde in Verbindung tritt. Das Einverständnis der höheren Verwaltungsbehörde wird die Reichsbahndirektion von Amtswegen einholen.

[72]) Amtsblatt des Württ. Innenministeriums 1927 Nr 15 S 345 ff und 1930 Nr 10 S 197 ff.

Die Überwachung der Einhaltung der Richtlinien wird grundsätzlich den Ämtern und Dienststellen der Reichsbahn überlassen. Wenn jedoch Organe der allgemeinen Polizei Übertretungsfälle wahrnehmen, so haben sie den örtlichen Dienststellenvorsteher der Reichsbahn zwecks Abhilfe zu verständigen. In Anstandsfällen haben die Polizeibehörden den Übertretungsfall der zuständigen höheren Verwaltungsbehörde (Polizeipräsidium Stuttgart und Oberämtern) anzuzeigen, die sich mit dem zuständigen Betriebsamt ins Benehmen setzen wird. Für die Abrügung von Übertretungen der örtlichen Polizeistunde durch Nichtreisende sind die Behörden der allgemeinen Polizei allein zuständig.

Durch die vorstehende Regelung und das Inkrafttreten des Gaststättengesetzes vom 28. April 1930 [73]), auf das später noch einzugehen ist, ist der frühere Rechtszustand, wonach in Württemberg die Bahnhofswirtschaften nach den württembergischen Ausführungsbestimmungen der Gewerbeordnung den Bestimmungen des heute in Wegfall gekommenen § 33 GewO unterlagen, beseitigt. Bemerkenswert ist, daß nach § 11 Abs 5 der Vollzugsverfügung vom 9. 11. 1883 für die Erteilung der Erlaubnis zum Wirtschaftsbetrieb in den Eisenbahnrestaurationslokalen der Bahnhöfe der Nachweis eines Bedürfnisses nicht gefordert war [74]).

Die Materie des § 33 der GewO ist durch das Gaststättengesetz vom 28. April 1930 neu geregelt worden.. Nach § 27 Abs 1 Ziff 3 dieses Gesetzes finden seine Vorschriften „auf Bahnhofswirtschaften, Speisewagen, Kantinen und Fahrpersonalküchen, soweit diese nach § 16 Abs 5 des Gesetzes über die Deutsche Reichsbahngesellschaft vom 30. 8. 1924, in der Fassung vom 13. 3. 1930 [75]) den Bestimmungen der GewO nicht unterliegen", keine Anwendung. Damit ist die Frage der gewerbepolizeilichen Erlaubnis (Konzessionspflicht) für die vorgenannten Einrichtungen zu Gunsten der Reichsbahngesellschaft gelöst. Auch hat die vor der Geltung des Gaststättengesetzes entstandene Streitfrage, inwieweit die Bestimmungen des § 33 der GewO für Bahnhofswirtschaften maßgebend sind, jetzt keine selbständige Bedeutung mehr. Fallen nämlich Bahnhofswirtschaften unter § 27 Ziff 3 GaG, so finden alle Vorschriften des Gesetzes, also auch die des § 14 über die Polizeistunde, auf sie keine Anwendung [76]). Welche Bahnhofswirtschaften als Hilfsbetriebe der Reichsbahn anzusehen sind und deshalb von § 27 Ziff 3 GaG getroffen werden, hat das Gesetz ebensowenig entscheiden wollen, wie die Frage, ob auch die von der Reichsbahn verpachteten Wirtschaften die Befreiung von der Anwendbarkeit des Gesetzes genießen [77]).

An sich wäre nun die Reichsbahngesellschaft nicht mehr gehalten, neue Bahnhofswirtschaften nur im Einvernehmen mit der höheren Verwaltungs-

[73]) RGBl 1930 I S 146.
[74]) Wagner, Württ Zeitschrift für Rechtspflege und Verw Jahrg 2, 1909 S 204.
[75]) RGBl 1930 II S 369.
[76]) Stenglein's Komm. Anm 8 zu § 27 GaG.
[77]) Vgl die Begründung des Entwurfs des GaG S 19, 20 zu Ziff 3.

behörde zuzulassen, wie dies in den mehrfach erwähnten „Richtlinien" vorgesehen ist. Immerhin mag eine solche Verständigung nach wie vor zweckmäßig sein. Übrigens haben sich beide Teile (Deutsche Reichsbahngesellschaft und Reichsrat) den Rücktritt von diesen Vereinbarungen nach vorheriger Verständigung des anderen Teiles vorbehalten.

Nach § 27 Abs 2 Satz 1 GaG kann die Reichsregierung bestimmen, daß die Vorschriften dieses Gesetzes auch auf Bahnhofswirtschaften, Speisewagen usw der Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs, die nicht von der Deutschen Reichsbahn betrieben werden, ganz oder teilweise keine Anwendung finden. Von dieser Befugnis ist durch die Verordnung des Reichswirtschaftsministers vom 1. Juli 1930 [78]) u a für folgende Privatbahnen Gebrauch gemacht worden: Die badische Lokaleisenbahn für die Albtalbahn, die Filderbahn und die württembergische Eisenbahngesellschaft für die Bahn Amstetten/Laichingen [79]). Auf die Privatbahnen des allgemeinen und des nicht allgemeinen Verkehrs, für die eine solche Regelung nicht erfolgt ist, finden die Vorschriften des GaG Anwendung, sie unterliegen daher der Konzessionspflicht.

V. Organisation und Befugnisse der Bahnpolizei

In Anbetracht der auf dem weiten Betätigungsfeld der Polizei bei der Abgrenzung der Befugnisse zwischen allgemeiner und Bahnpolizei sich ergebenden Möglichkeit zu Kompetenzkonflikten ist es auch im Rahmen dieser Arbeit geboten, auf die Organisation und die Befugnisse der Bahnpolizei näher einzugehen. Haben sich doch durch die Verreichlichung der früheren Staatseisenbahnen wichtige Änderungen ergeben. Über die Organisation der allgemeinen Polizei ist hier nicht besonders zu handeln.

1. „Die Bahnpolizeibehörden"

Wie bereits in Abschnitt II gesagt wurde, ist mit der Übertragung von öffentlich rechtlichen Befugnissen auf die Stellen der Reichsbahngesellschaft auch die Befugnis zur Ausübung der Bahnpolizeigewalt auf diese übergegangen (§ 17 RBahnG).Diese Stellen der Reichsbahngesellschaft sind als mittelbare Behörden des Reiches anzusprechen, weshalb der sonst nicht mehr ganz zutreffende Ausdruck „Bahnpolizeibehörde" für die mit der Ausübung der Bahnpolizei betrauten Stellen beibehalten werden soll. Die BO enthält nun keine Bestimmungen darüber, welche Stellen der Reichsbahngesellschaft als Bahnpolizeibehörden anzusehen sind. Sie bezeichnet nur die Bediensteten der Reichsbahngesellschaft, denen bahnpolizeiliche

[78]) RGBl 1930 I S 201.

[79]) Vgl Erlaß des Wirtschaftsministeriums zum Vollzug des GaG und der GaVerordn vom 28. Juli 1930 Nr B 5395, Amtsbl des Württ Innenministeriums 1930 Nr 10 S 198 ff.

Funktionen übertragen sind. Auch bei der Begriffsbestimmung der Bahnpolizei ist in der BO nur von der Zuständigkeit der Bahnpolizeibeamten, nicht von der Bahnpolizei als solcher die Rede. Naturgemäß sind die Bestimmungen über die sachliche Zuständigkeit ohne weiteres auch für die Bahnpolizeibehörden maßgebend, während die Bestimmungen über die örtliche Zuständigkeit der Bahnpolizeibeamten nicht einfach auch auf die Bahnpolizeibehörden übertragen werden können. Vor dem Übergang der Reichseisenbahnen auf die Deutsche Reichsbahngesellschaft waren durch die Verwaltungsvorschriften die Zuständigkeiten der Bahnpolizeibehörden im Innenverhältnis genau festgelegt. Auch durch die Bildung der Deutschen Reichsbahngesellschaft hat sich hieran nichts geändert. Auf die Abgrenzung der Zuständigkeiten innerhalb der Organisation der Reichsbahngesellschaft einzugehen, ist hier nicht der Ort, da vornehmlich das Verhältnis von Bahnpolizei und allgemeiner Polizei Gegenstand der Erörterung sein soll. Es ist nur kurz festzustellen, welche Stellen der Reichsbahngesellschaft nach außen als Träger von Bahnpolizeigewalt in Erscheinung treten, was vor allem für die Verständigung mit den betreffenden Verwaltungsbehörden der allgemeinen Polizei (Ortspolizeibehörde, Oberamt usw) von Bedeutung ist.

Die Benennung der einzelnen Eisenbahngeschäftsstellen, die für die Verwaltung der Bahnpolizei zuständig sind, liegt für die Reichsbahngesellschaft der Hauptverwaltung ob. Sie hat unter Aufrechterhaltung der früheren Praxis die Reichsbahn-Betriebsämter mit der Ausübung der Bahnpolizei betraut und zwar ist außer dem Vorstand des Betriebsamts auch der Vertreter des Amtsvorstandes zuständig [80]). Die gleiche Befugnis haben in Württemberg und Baden die Bahnhöfe erster und zweiter Klasse, in Baden außerdem noch die Güterämter. Kraft ihres Aufsichtsrechtes gegenüber den Ämtern sind auch die Reichsbahndirektionen mit bahnpolizeilicher Gewalt ausgestattet und zu unmittelbarem Eingreifen auf bahnpolizeilichem Gebiete befugt [81]).

2. Die Bahnpolizeibeamten

Zur unmittelbaren Ausübung der Bahnpolizei dem Publikum gegenüber fungieren bestimmte Bedienstete der Reichsbahngesellschaft, deren Kreis in § 74 BO in Verb mit § 47 BO festgelegt ist. Dabei ist es grundsätzlich gleichgültig, in welchem rechtlichen Verhältnis die bahnpolizeiliche Tätigkeit Ausübenden zur Reichsbahngesellschaft stehen. Denn die Wahrnehmung staatlicher Hoheitsrechte kann auch durch Personen, die auf Grund eines Privatdienstvertrages angestellt sind, erfolgen (vgl die in privaten Diensten stehenden Forst -und Jagdschutzbeamten). Es kommen sowohl Beamte als auch Angestellte und Arbeiter in Betracht; ausschlaggebend ist

[80]) Entsch d KG vom 30. Juli 1928 in VZ 1930 S 227, vgl ferner Sarter-Kittel S 245.

[81]) Vgl Fritsch, Eisenbahngesetzgebung 1930 S 143. Anm a.

allein die Art der ihnen übertragenen dienstlichen Verrichtungen [82]). Gemäß § 74 BO gehören zu den Eisenbahnpolizeibeamten einmal die in § 45 Ziff 1—11 BO aufgezählten „Eisenbahnbetriebsbeamten", ferner Pförtner, Bahnsteigschaffner, Wächter und Ortsladebeamte. Betriebsbeamte sind die die Bahnunterhaltung und den Bahnbetrieb leitenden und beaufsichtigenden Beamten und die Bediensteten, denen die Ausübung des Stations-, Zug-, Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungsdienstes zufällt. Es ist also auch hier unerheblich, welcher Natur das Verhältnis des Bediensteten zur Eisenbahnverwaltung ist. Schließlich sei noch erwähnt, daß auch weibliche Personen (namentlich als Schrankenwärterinnen) Bahnpolizeibeamte sein können.

Was die allgemeinen Voraussetzungen für die Bestellung zu Bahnpolizeibeamten anbelangt, so verlangt die BO Vollendung des 21. Lebensjahres, Unbescholtenheit, sowie das Vorhandensein der Eigenschaften und Befähigungen, die der Dienst erfordert. Beamten, die sich zur Ausübung polizeilicher Angelegenheiten ungeeignet zeigen, dürfen solche nicht übertragen werden. In Betracht kommen hier die Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahn-Betriebs- und Polizeibeamten, neu geregelt durch die Verordnung der Reichsregierung vom 30. 10. 1930 [82]a). Den Bahnpolizeibeamten sind schriftliche oder gedruckte Anweisungen über ihre dienstlichen Pflichten einzuhändigen und über jeden Personalakten zu führen (§ 74 BO in Verb mit § 45 (2,) (4,) (5,) BO). Aus den obengenannten Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahn-Betriebs -und Polizeibeamten sei hervorgehoben, daß die Betriebs- und Bahn-Polizeibeamten bei ihrer ersten Zulassung zur selbständigen Wahrnehmung des Dienstes im allgemeinen das 40. Lebensjahr nicht überschritten haben dürfen und daß es den Eisenbahnverwaltungen überlassen ist, wie sie sich die Überzeugung von dem Vorhandensein der in den Vorschriften geforderten Befähigung verschaffen wollen.

Gemäß § 74 BO sind die Bahnpolizeibeamten zu vereidigen oder durch Handschlag an Eidesstatt zu verpflichten. Die Rechte öffentlicher Polizeibeamter werden den Bahnpolizeibeamten eben dadurch verliehen, daß zu ihrer Betrauung mit den einschlägigen Dienstverrichtungen durch die Eisenbahnverwaltung die Beeidigung oder die Verpflichtung durch Handschlag an Eidesstatt hinzutritt. Für das Verfahren bei der Reichsbahn gilt § 5 Ziff 2 der Personalordnung. Bemerkenswert ist, daß der Bahnpolizeidienst ursprünglich grundsätzlich ein nebenamtlicher ist, doch ist gerade neuerdings auch die Bestellung von hauptamtlich tätigen Bahnpolizeibediensteten erfolgt. Rechtlich ist dies durchaus zulässig. Es fällt diese Gruppe von Bahnpolizeibeamten, die durch besondere Uniform und weiße Armbinde mit der Aufschrift „Bahnpolizei" kenntlich gemacht sind, unter die

[82]) Fritsch, Das deutsche Eisenbahnrecht S 264 und Fritsch, Handbuch der deutschen Eisenbahngesetzgebung Anm 37 zu § 74 BO.
[82a]) RGBl 1930 II Nr 39.

„Wächter" im Sinne der Ziff 14 des § 74 Abs 1 BO. Über die speziellen Aufgaben und die Einteilung dieser hauptamtlich tätigen Bahnpolizeibeamten wird später noch zu handeln sein.

Bei Ausübung ihres Dienstes müssen die Bahnpolizeibeamten Uniform oder ein Dienstabzeichen tragen — das allerdings nicht gerade speziell auf ihre Eigenschaft als Bahnpolizeibeamte hinzuweisen braucht, sondern ihnen mit anderen Eisenbahnbeamten gemeinschaftlich sein kann — oder mit einem sonstigen Ausweis über ihre amtlichen Eigenschaften versehen sein [83]).

Der Amtsbereich der Bahnpolizeibeamten umfaßt gemäß § 75 BO örtlich — ohne Rücksicht auf den Wohnort oder Dienstbezirk — das gesamte Bahngebiet der Verwaltungen, bei denen sie beschäftigt sind. Das ist insbesondere für das Zugbegleitpersonal von Bedeutung. So übt z B ein Reichsbahnschaffner im durchgehenden Zug Lübeck—Lüneburg auch auf der Lübeck—Büchener Privatbahn bahnpolizeiliche Funktionen aus [84]). Auch die Postbeamten haben, wenn sie sich zur Ausübung ihres Dienstes auf dem Bahngebiet befinden, den Anordnungen der Bahnpolizeibeamten Folge zu leisten [85]).

Sachlich umfaßt der Amtsbereich der Bahnpolizeibeamten die Maßnahmen, die zur Handhabung der für den Eisenbahnbetrieb geltenden Polizeiverordnungen maßgebend sind.

Die Rechte der Bahnpolizeibeamten sind grundsätzlich die gleichen wie die der Beamten der allgemeinen Polizei. § 75 BO enthält die Befugnis der Bahnpolizeibeamten zur vorläufigen Festnahme desjenigen, der auf der Übertretung der in den §§ 77—81 BO enthaltenen Bestimmungen oder einer sonstigen strafbaren Handlung betroffen oder unmittelbar darnach verfolgt wird, wenn er der Flucht verdächtig ist, oder sich nicht auszuweisen vermag. Diese Bestimmung scheint zunächst nichts anderes zu enthalten, als § 127 StPO, denn die Worte „auf der Übertretung" und „auf frischer Tat" haben zweifellos denselben Sinn; was ferner die Wendung „oder unmittelbar nach der Übertretung" anbelangt, so hat die Reichstagskommission bei der Fassung des § 127 StPO die parallele Wendung „oder unmittelbar nachher" als überflüssig gestrichen, weil sie dies sinngemäß schon in den Worten „auf frischer Tat" als mitenthalten betrachtete. Nach dem Kommentar von Stenglein [86]) soll jedoch der Unterschied zwischen § 75 BO und § 127 StPO darin zu sehen sein, daß in den Worten des § 75 BO „der sich nicht auszuweisen vermag" gegenüber der Wendung in § 127 StPO „wenn seine Persönlichkeit nicht sofort festgestellt werden kann" eine Umkehrung der Beweislast liege, insofern nämlich nach § 75 BO dem Festgenommenen der Beweis über die Identität seiner Person obliege, während

[83]) Vgl hierzu RGSt Goltdammers Archiv 45 S 136.
[84]) Vgl Fritsch, Eisenbahnrecht S 265.
[85]) RGSt 44, 376 ff.
[86]) Anm 5 zu § 75 BO.

nach § 127 StPO dem Festnehmenden die Pflicht auferlegt sei, alle zu Gebote stehenden Mittel anzuwenden, um die Persönlichkeit des Festzunehmenden festzustellen. Ferner ist die Möglichkeit der Abwendung der Festnahme durch Sicherheitsleistung der Strafprozeßordnung unbekannt. Doch gilt diese letztgenannte Bestimmung nur für Übertretungen i S der §§ 77 bis 81 BO, während im übrigen die besondere Regelung des Festnahmerechts, wie ausdrücklich in § 75 Abs 4 BO ausgesprochen ist, für alle Fälle „sonstiger strafbarer Handlungen" gilt, die im örtlichen Amtsbereich der Bahnpolizeibeamten begangen sind, also auch für die Verfolgung solcher Delikte, die über den sachlichen Amtsbereich der Bahnpolizei hinausgehen. Bei der Verfolgung dürfen die Beamten ihren örtlichen Bereich überschreiten und sogar Privatbesitz betreten [87]). In § 75 Abs 4 BO ist in analoger Anwendung des § 163 StPO das Verbot der Festnahme im Falle der Geringfügigkeit einer bahnpolizeilichen Übertretung aufgenommen worden. § 153 StPO, der ganz allgemein bestimmt, „Übertretungen werden nicht verfolgt, wenn die Schuld des Täters gering ist und die Folgen der Tat unbedeutend sind, es sei denn, daß ein öffentliches Interesse an der Herbeiführung einer gerichtlichen Entscheidung besteht", gilt wie für Polizeibehörden überhaupt so auch für die Bahnpolizei und auch für die Festnahme als Akt der Strafverfolgung. Zur Beschlagnahme und Durchsuchung gemäß §§ 98, 105 StPO sind die Bahnpolizeibeamten jedoch nur insoweit befugt, als sie gemäß § 152 GVG zu Hilfsbeamten der Staatsanwaltschaft bestellt sind. In Preußen ist das für die in den Eisenbahnüberwachungsstellen beschäftigten Eisenbahnfahndungsbeamten geschehen [88]). In Württemberg hat eine derartige Bestellung von Bahnpolizeibeamten zu Hilfsbeamten der Staatsanwaltschaft nicht stattgefunden.

Die Bahnpolizeibeamten sind Beamte i S von StGB § 359 [89]), ebenso i S von StGB §§ 133 ff, 333 [90]). Auch Privatangestellte, die als Bahnpolizeibeamte beschäftigt werden, sind Beamte i S von StGB § 332 [91]).

Das Recht zum Waffengebrauch ist bei den Bahnpolizeibeamten beschränkter als bei den Beamten der allgemeinen Polizei. Doch ist durch Verfügung der Hauptverwaltung vom 24. 10. 1930 eine Erweiterung der Befugnis zum Waffengebrauch durch Reichsbahnbedienstete erfolgt. Es wurde eine scharfe Scheidung zwischen solchen Bediensteten, die Bahnpolizeieigenschaft haben, und solchen, denen diese fehlt, — letztere interessieren hier nicht — und endlich zwischen den zu Hilfspolizeibeamten der Länder ernannten Bediensteten durchgeführt. Die an letzter Stelle genannte Gruppe bilden die sogenannten „Fahndungsbeamten" der Reichsbahn. Auf sie finden nun neuerdings die für die allgemeine Polizei der Länder geltenden

[87]) OVG, E vom 11. 12. 1900, Archiv für Eisenbahnwesen 1901 S 674.
[88]) Verfügung des Justizministers, des Ministers des Innern und des Reichsverkehrsministers vom 21. 3. 1923.
[89]) RGSt 10, 326; 60, 139; EE 11, 235.
[90]) RGSt 1, 166; 2, 7; 106, 21 und 287.
[91]) RG in EE 13, 248.

Waffengebrauchsvorschriften Anwendung. Die Bahnpolizeibeamten hatten bisher den anderen mit Schußwaffen versehenen Bahnbediensteten nur voraus, daß ihnen ein Recht zum Gebrauch der Schußwaffen in den Fällen gegeben war, in denen ihnen bei Ausübung des Dienstes Widerstand geleistet wurde, der nur mit Waffengewalt gebrochen werden konnte. Im übrigen hatten sie das Recht zum Schußwaffengebrauch erstens nur im Falle der Notwehr, jedoch mit der Einschränkung, daß als Voraussetzung der Angriff oder die Bedrohung mit gegenwärtiger Gefahr für Leib oder Leben des Bediensteten verlangt war, zweitens im Falle der vorläufigen Festnahme bei Ertappung oder Verfolgung auf frischer Tat, wobei aber der Täter darauf ausgehen mußte, seiner Festnahme mit Handlungen entgegenzutreten, die ein Notwehrrecht des Verfolgenden bzw Festnehmenden als gegeben erscheinen ließen. Andernfalls durften nicht einmal Schreckschüsse abgegeben werden, da deren Abgabe die Gestattung des Gebrauchs der Schußwaffe überhaupt voraussetzte. Diese Regelung erwies sich als äußerst unpraktisch, vor allem auch für den sogenannten „Streifdienst". Denn, wenn sich ein Täter, ohne den Bediensteten anzugreifen, zur Flucht wandte, so durfte er nicht mit der Schußwaffe zum Stehen gebracht werden, es sei denn, daß gerade ein Fahndungsbeamter dabei war. Es wurde deshalb für die mit bahnpolizeilichen Befugnissen ausgestatteten Bediensteten das Waffengebrauchsrecht dahingehend erweitert, daß es einmal zur Abwehr eines Angriffs oder einer Bedrohung mit gegenwärtiger Gefahr für Leib oder Leben der Bediensteten oder der in ihrem Schutze befindlichen Personen und ferner zum Zweck des Anhaltens eines Verbrechers, der sich der Feststellung durch die Flucht zu entziehen sucht, gegeben wurde [92]).

Eingeschränkt sind die Befugnisse der Bahnpolizeibeamten bei Militärtransporten. Die Militäreisenbahnordnung vom 17. XII. 31, gültig vom 1. I. 1932 [93]) enthält in § 12 Ziff 43—45 besondere Vorschriften für die Bahnpolizeibeamten. Hiernach sind die Bahnpolizeibeamten bei Handhabung der Bahnpolizei zu einem unmittelbaren Einschreiten gegen Angehörige von Militärtransporten dann befugt, wenn es die Sicherheit des Betriebs unbedingt erfordert, oder das Leben oder die Gesundheit von Personen gefährdet ist oder Verstöße gegen Seuchenschutzvorschriften zu verhindern sind. In allen anderen Fällen haben die Bahnpolizeibeamten den Transportführer oder Bahnhofsoffizier zur Abstellung der Verstöße gegen die bestehenden Vorschriften aufzufordern, erforderlichenfalls Anzeige auf dem vorgeschriebenen Dienstweg zu erstatten. Verstoßen dienstlich Einzelreisende gegen die bahnpolizeilichen Bestimmungen, so haben sich die Bahnpolizeibeamten auf die Feststellung der Person zu beschränken. Ausschluß von der Fahrt ist nur zulässig, wenn dies zur Sicherheit des Betriebs oder zum Schutze anderer Reisender erforderlich ist.

---

[92]) Vgl hierzu „Die Reichsbahn" 1930 S 1222.
[93]) RGBl 1931 II S 565.

Im übrigen unterliegen die Angehörigen der Wehrmacht während ihres Aufenthalts innerhalb des Bahngebiets den bahnpolizeilichen Bestimmungen ohne Rücksicht darauf, ob sie als dienstlich Einzelreisende, als Urlauber oder in Militärtransporten reisen. Sie haben den Anordnungen der Bahnpolizeibeamten Folge zu leisten.

Die Ursache zu einer Erweiterung und Verstärkung des Bahnpolizeidienstes bildete die zunehmende Unsicherheit des Reiseverkehrs in den Kriegs- und Nachkriegsjahren. Es häuften sich die Diebstähle von Eisenbahngütern und Beschädigungen von Ausrüstungsgegenständen der Eisenbahn. Die Pflicht des Eisenbahnunternehmens zur Fürsorge für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs und -Verkehrs, mit deren Erfüllung die Bahnpolizei betraut ist, enthält zugleich in weitgehendem Maße die Pflicht des Schutzes von Personen und Eigentum. So sah sich die Reichsbahn im Jahre 1917 veranlaßt, einen eigenen Eisenbahnüberwachungsdienst einzurichten, bestehend aus einer großen Anzahl hauptamtlich tätiger Bahnpolizeibeamten, die einheitliche Uniform und Waffen tragen. Diese wurden zu einem besonderen sogenannten Sicherheitsdienst zusammengefaßt. Dieser besondere Schutzdienst der Reichsbahn zerfällt nun wieder in folgende Sonderdienstzweige: den Fahndungs- und Streifdienst einerseits und den Bahnschutz andererseits.

a) Der Fahndungsdienst [94])

Dem Fahnungsdienst obliegt die Bekämpfung der Diebstähle, Unterschlagungen, Urkundenfälschungen, Betrügereien, verbrecherischen Anschläge und ähnlicher Straftaten bei der Deutschen Reichsbahngesellschaft in gewissem Umfange. Die Fahndungsbeamten können grundsätzlich zu Hilfsbeamten der Staatsanwaltschaft oder zu Hilfspolizeibeamten bestellt werden. Dies ist, wie bereits erwähnt, in Preußen, nicht dagegen in Württemberg geschehen. Ihre örtliche Zuständigkeit beschränkt sich wie die aller Bahnpolizeibeamten auf das Bahngebiet. Die Überschreitung desselben ist ihnen jedoch in zwei Fällen erlaubt, nämlich bei Ertappung oder Verfolgung eines Delinquenten auf frischer Tat, sowie im Falle der Nacheile i S des § GVG. Den Begriff der Nacheile faßt das Reichsgericht ziemlich weit, so daß dem mutmaßlichen Täter von Eisenbahndelikten nicht nur soweit und solange nachgeeilt werden darf, als er mit den Sinneswerkzeugen wahrgenommen werden kann, die Nacheile ist vielmehr bei Verfolgung auf frischer Tat auch dann noch zulässig, wenn der Täter dem Gesichtsfeld schon entschwunden ist. Liegen jedoch diese beiden Ausnahmetatbestände der Nacheile oder Verfolgung auf frischer Tat nicht vor, so muß die allgemeine Polizei um Vornahme der erforderlichen Handlungen ersucht werden. Diese ist jedoch verpflichtet, die Fahndungsbeamten bei ihren Maßnahmen mitwirken zu lassen, ja sie kann ihnen auch die Vornahme der betreffenden polizeilichen Handlungen auftragsweise überlassen. Es

[94]) Vgl „Die Reichsbahn" 1931 S 247 ff.

bleibt den Reichsbahndirektionen anheimgestellt, mit den örtlichen Polizeibehörden entsprechende Vereinbarungen zu treffen. Diese Art der gegenseitigen Verständigung zwischen den Stellen der Reichsbahn und den Behörden der allgemeinen Polizei erscheint als der geeigneste Weg, um eine im Interesse der Sache wie des Reichsbahnfahndungsdienstes selbst wünschenswerte reibungslose und schnelle Zusammenarbeit der Bahnpolizei und der allgemeinen Polizei zu erzielen.

Nicht unbestritten bleibt die Abgrenzung des Aufgabenkreises des Fahndungsdienstes in sachlicher Hinsicht. Nach langwierigen Verhandlungen ist auch hierüber in Preußen mit den Ministerien des Innern und der Justiz eine neue Vereinbarung getroffen worden, die auch in den übrigen Ländern des Reiches als Richtschnur Geltung beanspruchen kann. Sie dürfte immerhin als Mindestmaß der der Reichsbahn zuzusprechenden Befugnisse anzusehen sein. Bei Abgrenzung der sachlichen Zuständigkeit ging man grundsätzlich davon aus, daß dem Fahndungsdienst alle diejenigen Delikte zur selbständigen Verfolgung zuzuweisen sind, zu deren Untersuchung infolge der Besonderheiten des Reichsbahnbetriebs eisenbahnfachliche Kenntnisse erforderlich sind. Hieher gehören: a) Diebstahl und Unterschlagung in Beziehung auf Sachen, welche von der Reichsbahn befördert oder verwahrt werden; b) Diebstahl, Unterschlagung und Untreue an Gegenständen, welche ein Bediensteter der Reichsbahn in amtlichem Gewahrsam (Mit- oder Alleingewahrsam) hat; c) Fälschungen von Urkunden, die sich auf die Beförderung von Personen und Sachen oder auf die Aufbewahrung von Sachen im Betriebe der Reichsbahn beziehen; d) Betrug, soweit er mit den vorstehend genannten Fälschungen in Verbindung steht; e) fahrlässige Transportgefährdung, es sei denn, daß durch die herbeigeführte Gefahr ein Mensch getötet oder schwerverletzt worden ist (§ 224 StGB). Die Umgrenzung dieser Straftaten, die der Zuständigkeit des Reichsbahnfahndungsdienstes unterliegen, ist so getroffen, daß im wesentlichen alle Fälle erfaßt werden, an deren Verfolgung die Reichsbahn besonderes Interesse hat. Es gehören dazu Diebstahl und Unterschlagung an aufgegebenem oder verwahrtem Gepäck, an Handgepäck im Zuge, an Gütern, sei es im rollenden Zuge, sei es in der Güterabfertigung oder bei der Abfuhr durch den Bahnspediteur; ferner Fälschung von Fahrkarten, Gepäckscheinen, Frachtbriefen, mit diesen Fälschungen zusammenhängende Betrügereien, Fahrgeldhinterziehungen; weiterhin Fundunterschlagungen, Bücherfälschungen und was sonst noch an typischen Delikten im Reichsbahnbetrieb und Verkehr vorkommt.

Nicht in die Zuständigkeit des Fahndungsdienstes fallen Raub, Taschendiebstahl, vorsätzliche Transportgefährdung, Straftaten, die bisher vielfach von den Fahndungsstellen unter Ausschluß der allgemeinen Polizei bearbeitet worden sind, nunmehr aber, als nicht zu den speziellen Eisenbahndelikten gehörend, von der staatlichen Polizei in ihren Zuständigkeitsbereich übernommen werden. Bei der Transportgefährdung insbesondere führt die

allgemeine Polizei das starke öffentliche Interesse an diesen Delikten und die die Allgemeinheit besonders berührenden, oft weittragenden Folgen der Eisenbahnfrevel für ihre Forderung an, diese Delikte, soweit sie von ernsterer Bedeutung sind, in eigener Zuständigkeit zu verfolgen.

Bei den im Betriebe der Reichsbahn vorkommenden Verbrechen oder Vergehen, zu deren Verfolgung der Fahndungsdienst nicht zuständig ist, sind die Reichsbahnfahndungsbeamten nur zur Vornahme des ersten Angriffs berechtigt, sofern Gefahr im Verzuge obwaltet. Nach den aus dem § 167 GVG hergeleiteten Prinzip des „ersten Angriffs" ist ja jedermann, insbesondere also auch der Fahndungsdienst, in allen Fällen, sofern Gefahr im Verzuge ist, berechtigt, bis zum Erscheinen der Polizei alle Maßnahmen zu treffen, die geeignet sind, den Tatbestand festzustellen und zu klären und auf die Ergreifung des Täters hinzuwirken.

Es sind insgesamt etwa 100 Fahndungsbeamte bei der Reichsbahn tätig, die eine besondere Eignung für diesen Dienstzweig haben müssen.

b) Der Streifdienst [95])

Der Streifdienst ist im allgemeinen dezentralisiert. Er ist aber straff zusammengefaßt und „streift" das Bahngebiet besonders Nachts von bestimmten Wachen aus ab, die Verbindung mit der Orts- und Schutzpolizei haben. Ein Vorzug, aber auch eine unbedingte Notwendigkeit, ist seine Beweglichkeit (Fahr- und Krafträder mit Beiwagen, Kraftwagen). Der Streifdienst führt ausgebildete Such- und Schutzhunde mit und besteht aus energischen, jüngeren, mit ihren zahlreichen Aufgaben durchaus vertrauten Männern.

Der Amtsbereich der Streifer als Bahnpolizeibeamte umfaßt sachlich ebenfalls die Maßnahmen, die zur Handhabung der für den Eisenbahnbetrieb und Verkehr geltenden Polizeiverordnungen erforderlich sind, örtlich — ohne Rücksicht auf den Wohnort oder Dienstbezirk — das gesamte Gebiet der Reichsbahnanlagen, wenn der Täter auf frischer Tat betroffen oder verfolgt wird, sowie in den Fällen der „Nacheile" auch über das Bahngebiet hinaus.

Im einzelnen gehört zu seinen Aufgaben:

α) Schutz der Bahnanlagen der freien Strecke, der Bahnhofsanlagen, der Betriebsmittel, der Stoffe, der Geräte, der Zahlungsmittel, der Güter, des Gepäcks und des Expreßguts durch Streifgänge. Für den Schutz der Bahnanlagen sind neben den ständigen Streifen, die hauptsächlich nachts ausgeführt werden, besondere Anordnungen getroffen. Tritt sog „Schutzbewachung" ein, so werden alle Fernsprechstellen der freien Strecke, die etwa alle Kilometer aufgestellt sind, besetzt. Von hier aus gehen Streifen, meist mit Schutz- oder Spürhund innerhalb der ihnen zugeteilten Abschnitte. An größeren Knotenpunkten befinden sich Streifdienstreserven, die sofort

[95]) Vgl „Die Reichsbahn" 1931 S 783 ff.

eingesetzt werden können. Sie werden geleitet von einem Streifdienstführer, der für die Sicherheit in seinem Schutzabschnitt verantwortlich ist und in ständiger Verbindung mit seinen Streifen steht. Am Sitz der Reichsbahndirektion oder an einem zentralen Ort ist ein Streifdienstleiter, der mit den Streifdienstführern, den Dienststellen und dem Bahnschutzdezernenten die Fühlung aufrecht erhält. Die Streifer sind entsprechend ausgerüstet, auch mit Signalmitteln versehen, um einen Zug nötigenfalls anhalten zu können. Die Presse hat früher wiederholt, in einer dem Ansehen der Reichsbahn abträglichen Weise, beanstandet, daß Verbrecher und lichtscheue Elemente aller Art die Warteräume und Vorhallen der Bahnhöfe hauptsächlich der Großstädte als Aufenthaltsort benützen. Hier wirken einige gemeinsam mit der allgemeinen Polizei vorgenommenen Razzien Wunder. In allen Bezirken haben sich die Verhältnisse seit Einrichtung des Streifdienstes wesentlich gebessert. Auch die Durchführung des Verbots über den Warenhandel in den Zügen und Diensträumen und die Überwachung der Schrankenwärter ist Aufgabe des Streifdienstes.

β) Ferner gehört zu den Aufgaben des Streifdienstes die Begleitung von Reise- und Güterzügen. In den Reisezügen wird besonders auf die Sicherheit der Reisenden und des Gepäcks geachtet. Der Streifdienst wird auch zur Feststellung von Verkehrsunregelmäßigkeiten in den Zügen beigezogen. Es ist wohl selbstverständlich, daß hierzu nur eingearbeitete, geschickte, den Verkehr mit Reisenden gewöhnte Beamte gewählt werden. Sein größtes Arbeitsfeld ist aber die Diebstahlsbekämpfung, die Überwachung der Güterboden, Hallen und Gebäude.

γ) Eine weitere, nicht immer angenehme Aufgabe ist die Absperrung von Bahnanlagen bei Massenandrang und sonstigen besonderen Anlässen. Auch hierbei dienen die Streifer der Allgemeinheit und der Reichsbahn. Die Hilfeleistung bei Unfällen, Feuersgefahr und Naturereignissen ist besonders wichtig. Der Streifdienst ist fast überall mit Kraftwagen ausgerüstet. Durch Probealarme wird festgestellt, ob das für den Fahndungs- und Streifdienst eingerichtete Alarmsystem den Anforderungen — auch für Unfallhilfe — genügt. Die Streifer sind in der „ersten Hilfeleistung bei Unfällen" ausgebildet und mit den sonst nötigen Maßnahmen an der Unfallstelle vertraut.

Endlich sei noch die Unterstützung der allgemeinen Polizei als eine der Aufgaben des Streifdienstes genannt. Das gute Zusammenarbeiten mit den Organen der allgemeinen Polizei, insbesondere aber der Kriminalpolizei ist unerläßlich.

c) Der „Bahnschutz"

Der Bahnschutz wurde im Jahre 1921 im Einvernehmen mit der Reichsregierung und sämtlichen Länderregierungen gegründet und zwar auf Grund eines Aufrufs des Reichsverkehrsministers anläßlich der Mitteldeutschen Unruhen, während derer zahlreiche Eingriffe in den Eisenbahndienst und Attentate auf Eisenbahnen vorkamen, die den Verlust von Menschenleben

und auch großen Sachschaden im Gefolge hatten. Er ist eine Zusammenfassung der oben angegebenen Gruppen von Eisenbahnpolizeibeamten, soweit sie zum Dienst mit der Waffe geeignet sind. Sie müssen mit ihrer Aufgabe vertraut bleiben und werden daher zu den notwendigen Übungen herangezogen. Der Bahnschutz hat nötigenfalls den Schutzdienst zu unterstützen, oder er wird im Falle ernsterer Gefahren vom Generaldirektor der Reichsbahn im Benehmen mit den Reichsministerien und Länderstellen einberufen. Er ist also eine Notreserve und wird durch die bei jeder Reichsbahndirektion gebildete Bahnschutzkommission geleitet, der ein höherer Schutzpolizeioffizier angehört. Auch hierin erblicken wir wiederum das enge Verbundensein mit den Organen der allgemeinen Polizei.

Jeder Bahnschutzbedienstete ist durch Unterschrift verpflichtet worden, den Schutz des Reichsbahngebiets „in Wahrung der Verfassung" durchzuführen. Politische Bestrebungen sind im Bahnschutzdienst ausdrücklich ausgeschlossen. Es werden auch keinerlei Verbindungen mit Wehr- oder anderen Verbänden geduldet. In der Regel finden einmal jährlich Übungen mit Bahnschutz- und Wiederherstellungszügen statt.

Die Reichsbahn übernimmt durch alle diese Maßnahmen im Zusammenwirken mit der allgemeinen Polizei so die Gewähr für den Schutz des Bahngebiets und damit für die Inganghaltung des Verkehrs als der Lebensader der Wirtschaft.

VI. Die Erscheinungsformen der Bahnpolizei

1. Allgemeines

Die Erscheinungsformen der Bahnpolizei sind im wesentlichen dieselben wie die der allgemeinen Polizei. Soweit die Bahnpolizei als Trägerin hoheitlicher Gewalt in Erscheinung tritt, kommt in erster Linie der Polizeibefehl in Frage. Der Polizeibefehl ist entweder Rechtssatz oder Verwaltungsakt: Also entweder Polizeiverordnung oder Polizeiverfügung [96]). Die Polizeiverordnungen enthalten Rechtssätze; sie verpflichten in der Form von Geboten oder Verboten die Bürger unter Strafandrohung zu einem bestimmten Verhalten (Tun, Dulden oder Unterlassen). Sie sind also allgemeinverbindlich und werden im Interesse eines geordneten gesellschaftlichen Zusammenlebens, was das Gebiet der Eisenbahnen betrifft, speziell zum Zwecke einer geordneten und gesicherten Abwicklung des Eisenbahnbetriebs- und -Verkehrs erlassen. Sie sind ihrem Inhalte nach Gesetze (in materiellem Sinn), ihrer Form nach Verordnungen. Sie bedürfen nach dem Grundsatze von der Gesetzmäßigkeit der Verwaltung stets einer gesetzlichen Grundlage. Die gesetzliche Delegation für den Erlaß von Bahnpolizeiverordnungen ent-

[96]) Hatschek, Lehrbuch des deutschen und preußischen Verwaltungsrechts, 7./8. Aufl 1931 S 138.

hält, wie bereits früher erwähnt, Art 91 der Reichsverf. Die Polizeiverordnung muß in der für sie vorgeschriebenen Form ordnungsmäßig verkündet werden. Sie steht als Rechtsverordnung im Gegensatz zur Verwaltungsverordnung, welche eine Anordnung innerhalb der Verwaltung ist, die der Rechtssatzeigenschaft entbehrt und regelmäßig keiner besonderen gesetzlichen Grundlage bedarf. Die Verwaltungsverordnung läuft im Innern des Behördenapparates ab. Hierher gehören vor allem die Dienstanweisungen der höheren Behörde an die unter ihr stehende und die Dienstvorschriften für die Beamten als ausführende Organe.

Im Unterschied von der Polizeiverordnung, die einen abstrakten Tatbestand generell regelt, enthält die Polizeiverfügung eine konkrete Anordnung, die den Bürger zu einem Tun oder Unterlassen verpflichtet. Die Polizeiverfügung regelt sonach ein einzelnes reales Vorkommnis, wobei wesentlich ist, daß die Anordnung nicht einer unbestimmten Allgemeinheit gegenüber ergeht, sondern sich an eine Einzelperson oder an eine Mehrzahl von Personen wendet, doch muß diese Mehrzahl bestimmt sein. Im Gegensatz hierzu schiebt das preußische Recht als Mitglied zwischen Polizeiverordnung und Polizeiverfügung die sogenannte Allgemeinverfügung, wobei als begriffsnotwendiges Merkmal für die Verfügung nur die Regelung eines Einzelfalles vorausgesetzt wird. Richtet sie sich an bestimmte einzelne Personen, ist sie also individuell, so wird sie einfach als Polizeiverfügung bezeichnet; ist sie aber an eine unbegrenzte Zahl von Individuen gerichtet, also generell, so heißt sie „Allgemeinverfügung". Die Polizeiverfügung ist nach der Unterscheidung von Giese[97]) entweder eine unselbständige oder eine selbständige. Die unselbständige Polizeiverfügung dient zur Durchführung spezialisierter allgemeiner Anordnungen, die in Gesetzen oder, was besondere Bedeutung hat, in Polizeiverordnungen niedergelegt sind, und ist in ihrem Bestande ganz von der Rechtsgültigkeit der spezialisierten allgemeinen Anordnung abhängig. Im Unterschied zu ihr stützt sich die selbständige Polizeiverfügung auf eine allgemeine Ermächtigung[98]). Dies hat zur Folge, daß die selbständige Polizeiverfügung, wenn sie Gültigkeit beanspruchen will, in das sachliche Zuständigkeitsgebiet der Polizei überhaupt fallen muß.

Eine Ermächtigung, die auf den Erlaß von Polizeiverordnungen gerichtet ist, enthält noch nicht die Ermächtigung zum Erlaß von Polizeiverfügungen. Als Hauptbeispiel für eine denkbar weiteste Ermächtigung mag der frühere § 10 II 17 ALR, jetzt § 14 (1) des neuen preußischen Polizeiverwaltungsgesetzes angeführt werden. Für Württemberg bildet der Art 32 Ziff 5 PolizeiStG[99]) die wichtigste Rechtsgrundlage nicht nur für Polizeiverordnungen, sondern insbesondere für Polizeiverfügungen[100]). Hienach wird

[97]) Giese-Neuwiem-Cahn, Deutsches VerwRecht S 184.

[98]) Man denke an § 14(1) des neuen preuß. Polizeiverwaltungsgesetzes, der inhaltlich der durch § 79 (2) a desselben Gesetzes aufgehobenen Generalklausel des § 10 II 17 AHK entspricht; vgl auch oben Anm 2 S. 9.

[99]) Vom 27. 12. 1871 und 4. 7. 1898 (RegBl 1871 S 391; 1898 S 149).

[100]) Vgl. Nebinger, 2. Aufl, Anm 1 zu Art 32 Ziff 5 Württ Polizeistrafgesetz.

bestraft: „Wer außer den im Strafgesetzbuch und im gegenwärtigen Gesetz besonders bezeichneten Fällen den von den Polizeibehörden zur Verhütung von Gefahren für Leben und Gesundheit von Menschen erlassenen Anordnungen zuwider handelt." Für das Gebiet der Bahnpolizei darf die Ermächtigung zum Erlasse bahnpolizeilicher Verfügungen in § 77 Abs 1 BO gesehen werden, wo bestimmt wird, daß das Publikum den zum Zwecke der Aufrechterhaltung der Ruhe, Sicherheit und Ordnung innerhalb des Bahngebiets und im Bahnverkehr von den Bahnpolizeibeamten getroffenen „dienstlichen Anordnungen" Folge zu leisten hat.

Die Polizeiverfügung muß von der zuständigen Behörde oder von einem Hilfsorgan dieser Behörde erlassen sein, d h von Organen, deren Willensäußerungen dem Staatsbürger nur dann bindend gegenübertreten, wenn sie von einer anderen Behörde, sei es ausdrücklich, sei es stillschweigend gut geheißen werden [101]). Diese Billigung der Verfügungen der Hilfsorgane, die im allgemeinen oder besonderen Auftrage ihrer Behörde tätig werden, erfolgt häufig stillschweigend. Hilfsorgane der Bahnpolizeibehörden sind die in § 45 BO, Ziff 1—11 und in § 74 BO, Ziff 12—15 aufgezählten Bahnpolizeibeamten. Schließlich muß die Polizeiverfügung zur Kenntnis des von ihr Betroffenen gelangen, wobei es unerheblich ist, auf welchem Wege — ob schriftlich, mündlich oder durch schlüssige Handlung — dies geschieht.

Über die Zwangsmittel zur Durchsetzung der Verwaltungsakte wird später die Rede sein.

2. Die „allgemeinen Vorschriften" des § 77 BO

§ 77 BO bestimmt, daß die Reisenden und das sonstige Publikum den allgemeinen Vorschriften, die von der Bahnverwaltung zur Aufrechterhaltung der Ruhe, Sicherheit und Ordnung innerhalb des Bahngebiets und im Bahnverkehr erlassen werden, nachzukommen haben. Es soll nun zunächst untersucht werden, was unter diesen „allgemeinen Vorschriften" zu verstehen ist, um dann auf die Rechtsnatur derselben eingehen zu können. Was den Wortlaut anbetrifft, so hieß es in der alten BO von 1907 statt „Vorschriften" „Anordnungen", doch sollen beide Ausdrücke sachlich wohl dasselbe bedeuten. Eine solch allgemeine Vorschrift ist als gegeben zu betrachten, sobald eine für die Aufrechterhaltung der Ordnung usw auf dem betreffenden Teil des Bahngebietes oder des Bahnverkehrs nach der Verwaltungsorganisation zuständige Stelle ihren entsprechenden Willen nach außen irgendwie erklärt hat; eine besondere Verkündungsform ist nicht vorgeschrieben. Ist die Kundgebung mangelhaft, so beeinträchtigt das zwar die Verbindlichkeit an sich nicht, doch kann sich der Zuwiderhandelnde unter Umständen in unverschuldeter Unkenntnis befinden. Maßgebend ist, daß die Vorschrift die Aufrechterhaltung der Ruhe, Sicherheit oder Ordnung zum

[101]) Hatschek, a a O S 93.

Ziele hat, rechtlich unerheblich ist dabei, ob sie diesem Zweck auch dienlich ist[102]). Unter diese allgemeinen Vorschriften fallen vor allem solche, die durch Anschlag in Befehls- oder Verbotsform kundgegeben werden, als Beispiele seien erwähnt: Tafeln mit der Aufschrift „Rauchen verboten", „Nicht in den Wagen spucken", „Rechts gehen". Nicht zu verwechseln sind damit aber solche Anschläge, die nur eine Warnung für das Publikum sein sollen, ohne Rechtsverbindlichkeit zu beanspruchen, wie die bekannte Aufschrift an den Fenstern der Eisenbahnwagen „Nicht hinauslehnen", oder z B die Bemerkung „Vorsicht Hochspannung". Wohl können solche Warnungen dazu geeignet sein, eine etwaige Haftung der Eisenbahn bei infolge des Nichtbeachtens der Warnung erfolgten Unfällen auszuschließen. Unter die allgemeinen Vorschriften des § 77 BO fallen schließlich noch Anschläge in Verordnungsform[103]) z B das Verbot des Feilbietens von Gegenständen in den Eisenbahnwagen. Ferner braucht, wie dies das Kammergericht in einer Entscheidung vom 7. Juni 1918[104]) anerkannt hat, eine solche „allgemeine Anordnung" nicht eine solche sein, die besonders veröffentlicht und an die Allgemeinheit gerichtet ist, sondern sie kann auch nur eine an bestimmte, für den Bahnverkehr in Betracht kommende Kreise, z B Fuhrwerksbesitzer, Spediteure, in schriftlicher Form gerichtete Anordnung polizeilicher Natur sein. Schließlich kann die allgemeine Anordnung auch durch schlüssige Handlung erklärt sein. So hat das Kammergericht in einer Entscheidung vom 24. Februar 1920[105]) in der Anbringung eines Bahnsteiggitters die allgemein verbindliche Anordnung erblickt, den Bahnsteig nur durch den amtlich geöffneten Gitterdurchlaß (Bahnsteigsperre) zu betreten oder zu verlassen. Das Kammergericht ging dabei in der Begründung davon aus, daß es das Verkehrsbedürfnis erfordere, daß derartige Anordnungen allgemeiner Natur auch durch schlüssige Handlungen getroffen werden können. Voraussetzung sei nur, daß für diejenigen, an die sich das beabsichtigte Gebot oder Verbot wendet, kein Zweifel darüber, was die Behörde will, obwalten kann. Diese Ansicht ist als den praktischen Bedürfnissen entsprechend durchaus zu billigen Anderer Ansicht ist Otto Mayer, der die Form der stillschweigenden Erklärung bei einem obrigkeitlichen Akt nicht für genügend und für ebenso ausgeschlossen hält, wie bei einem Urteil. Dem ist entgegenzuhalten, daß zwar da, wo bestimmte Formen der Kundgabe vom Gesetz verlangt werden, die Wirksamkeit der Kundmachung von der Beobachtung der Form abhängt, wo aber andererseits eine Form nicht vorgeschrieben ist, es nur darauf ankommt, ob der Wille des Verfügenden erkennbar ist. Für die bahnpolizeilichen Vorschriften fehlt es aber an jeder Bestimmung über ihre Form. Nur § 84 BO be-

[102]) Entscheidung des Kammergerichts VZ 1928, S 249.

[103]) Gemeint sind die in den Warteräumen der Bahnhöfe usw ausgehängten Bekanntmachungen bahnpolizeilicher Bestimmungen für das Publikum, die außer den nach § 83 BO vorgeschriebenen Auszügen aus der BO und EVO „Besondere Bahnpolizeivorschriften" enthalten.

[104]) Abgedr. im „Recht", 1918 S 428.

[105]) ZStrW 43 S 246.

stimmt, daß ein Abdruck der §§ 75 und 77—82 BO, sowie der Bestimmungen der EVO über die von der Mitnahme in Personenwagen ausgeschlossenen Gegenstände in jedem Warteraum auszuhängen ist. Doch stellt diese Vorschrift, wie Stengleins Kommentar [106]) richtig betont, weder eine besondere Form der Verkündung als Erfordernis der örtlichen Wirksamkeit der BO noch für den einzelnen Fall ein Tatbestandsmerkmal auf. Es handelt sich vielmehr bei dieser Bestimmung bloß um eine Dienstanweisung. Das Unterlassen des Aushängens berührt die Strafbarkeit bei Zuwiderhandlungen gegen §§ 77 ff BO nicht [107]).

Was nun die Feststellung der juristischen Natur dieser „allgemeinen Vorschriften" anlangt, so begegnen wir hier gewissen Schwierigkeiten. Sie sind in § 77 BO den „dienstlichen Anordnungen" der Bahnpolizeibeamten, welche, wie noch näher darzutun sein wird, den Charakter von Polizeiverfügungen haben, gegenüber gestellt. Daraus, sowie aus dem Attribut „allgemein" dürfte zu folgern sein, daß es sich nicht um polizeiliche Verfügungen handelt. Polizeiverordnungen können es aber ebenfalls nicht [108]) sein, da den Stellen der Reichsbahn kein Verordnungsrecht zusteht, sondern nach Art 91 RVerf die Reichsregierung bzw der Reichsverkehrsminister mit Zustimmung des Reichsrates die den Bau, Betrieb und Verkehr der Eisenbahn regelnden Verordnungen erläßt. Damit ist das Bahnpolizeiverordnungsrecht erschöpfend geregelt. Wenn es keine Rechtsverordnungen sind, so könnte der Gedanke naheliegen, ob es sich bei diesen allgemeinen Vorschriften um Verwaltungsverordnungen bzw. um Vorschriften, die unter den Begriff der Anstaltsordnung fallen, handelt. Denn solche Anstaltsordnungen richten sich nicht nur an das Anstaltspersonal, sondern auch an die die Anstalt Benützenden. Sie stellen die Bedingungen fest, unter denen die Interessenten zur Anstaltsbenutzung zugelassen werden sollen. Solche Vorschriften sind zwar für die Benützer verbindlich, sie greifen aber nicht in die Rechtssphäre derselben ein. Letzteres trifft jedoch bei den Vorschriften des § 77 BO zu, denn § 82 BO enthält eine ausdrückliche Strafandrohung. Außerdem richtet sich die Bestimmung des § 77 BO nicht nur an die Reisenden (also die Anstaltsbenützer) sondern auch an „das sonstige Publikum". Ferner dienen diese allgemeinen Vorschriften lediglich der Aufrechterhaltung der Ruhe, Ordnung und Sicherheit auf Bahngebiet und im Bahnverkehr, während eine Anstaltsordnung auch noch andere Zwecke verfolgen kann.

Ähnliche Ausdrücke wie „polizeiliche Anordnungen" oder „Vorschriften" finden sich auch in anderen Gesetzen. So ergehen z B Anordnungen auf Grund des Viehseuchengesetzes. Soweit nun diese Anordnungen sich auf die §§ 7, 16 Abs 3 oder 17 des Viehseuchengesetzes stützen, regeln sie einen abstrakten Tatbestand generell und kommen bezüglich des Gegenstandes der

[106]) Anm zu § 83 BO.
[107]) OLG Posen vom 18. 3. 1911, JW 31 Spruchsamml 1903, S 133.
[108]) Fritsch, Handbuch der Eisenbahngesetzgebung, 3. Aufl 1930 Anm 48 zu § 77 BO; Hartmann, Dissertation S 51.

Regelung einer Polizeiverordnung gleich. Soweit sie sich aber auf ein einzelnes konkretes Vorkommnis beziehen, sind sie Polizeiverfügung. In der Verordnung über den Kraftfahrzeugverkehr vom 5. 12. 1925 sind in § 23 Abs 1 [109]) allgemeine polizeiliche Vorschriften solchen für den Einzelfall gegenübergestellt, bei ersteren haben wir also Polizeiverordnungen, bei letzteren Polizeiverfügungen vor uns. Der Ausdruck „Anordnungen" wird häufig bei den Übertretungen des Strafgesetzbuches verwendet, so z B in den §§ 366 Ziff 1, 367 Ziff 2 und 16, 368 Ziff 1, 2 und 8. Der § 369 Ziff 3 StGB spricht von „polizeilichen Vorschriften". Regelmäßig werden hierunter Polizeiverordnungen verstanden, es sind aber auch Polizeiverfügungen möglich und denkbar. Infolge der verschiedenen Bedeutungen, die dieser allgemeinen Wendung beigelegt werden, läßt sich hieraus ein Schluß auf den rechtlichen Charakter der „allgemeinen Vorschriften" des § 77 BO nicht ziehen. Betrachtet man die von der Bahnverwaltung auf Grund des § 77 BO erlassenen Anordnungen oder Vorschriften, so finden sich darunter sowohl solche, die ein bestimmtes reales Vorkommnis zum Gegenstand haben (wie z B Verschließung einer seither dem Übergang freigegebenen Stelle des Bahndamms und Errichtung von Tafeln, die das Verbot des Betretens des Dammes ausdrücken), als auch solche, die bloß gedachte Tatbestände in genereller Weise ordnen (es sei hier nicht an das bereits erwähnte Verbot des Feilbietens von Gegenständen in Personenwagen erinnert). Trotzdem können auch solche Vorschriften wie die letztgenannten aus den bereits oben erwähnten Gründen keine Polizeiverordnungen sein [110]).

Wenn sich aber auch diese Mischform eines Verwaltungsaktes nicht unter die Begriffe des Verwaltungsrechts subsumieren läßt, so ist doch zu sagen, daß die „allgemeinen Vorschriften" nach der herrschenden Praxis vermöge des Gegenstandes der Anordnung d h des von ihr geordneten Tatbestandes den Polizeiverordnungen völlig gleichkommen, so daß demnach der Bahnverwaltung, wie Fritsch [111]) sagt, eine dem Verordnungsrecht nahestehende Machtvollkommenheit eingeräumt ist.

3. Die bahnpolizeilichen Verfügungen und die Mittel ihrer zwangsweisen Durchführung

Wie schon hervorgehoben wurde, stellen die „dienstlichen Anordnungen", die in § 77 BO angeführt sind, polizeiliche Verfügungen dar. Hier ist nur von den dienstlichen Anordnungen der Bahnpolizeibeamten die Rede, während die Bahnverwaltung nur bezüglich des Erlasses der allge-

[109]) Abgeändert durch die VO vom 16. III. 28 RGBl I S 91, heute gültig in der Fassung der VO vom 10. V. 32 RGBl I S 193 ff.

[110]) Ebenso Ohlshausen VZ 1929 S 450 ff, der aus dem Zusammenhang der das Bahnpolizeirecht betreffenden Normen ableitet, daß solche „alig. Vorschriften" dennoch keine Polizeiverordnungen sein sollen, daß sie vielmehr Verwaltungsakte sein müssen.

[111]) Fritsch, Deutsches Eisenbahnrecht S 261.

meinen Vorschriften, die aber wie festgestellt wurde, keine Polizeiverfügungen sind, erwähnt wurde. In der Verwaltungsordnung und der Geschäftsanweisung für die Amtsvorstände ist ebenfalls keine Bestimmung hierüber vorhanden. Es frägt sich deshalb, ob die Bahnverwaltung das, was sie durch sogenannte „allgemeine Vorschriften" — die praktisch Polizeiverordnungen gleichkommen — regeln darf, auch im Wege von Einzelverfügungen anordnen darf. Es ist unter Ziffer 1 dieses Abschnittes bereits hervorgehoben worden, daß die Ermächtigung zum Erlaß von Polizeiverordnungen nicht auch eine solche zum Erlaß von Polizeiverfügungen enthält. Doch ist wohl davon auszugehen, daß § 77 BO eine ähnlich weite Ermächtigung enthält, wie § 10, II, 17 ALR. Es ist nicht einzusehen, daß der Gesetzgeber gerade den Bahnpolizeibehörden die Befugnis zu Verwaltungsakten habe versagen wollen, die den Hilfsorganen ausdrücklich zugesprochen ist.

Zur Erzwingung der von ihr erlassenen obrigkeitlichen Befehle stehen der betreffenden Behörde oder ihren Hilfsorganen gewisse Zwangsmittel zur Verfügung. Da jeder obrigkeitliche Befehl von Haus aus mit Zwangsgewalt ausgestattet ist, so bedarf die Behörde zur zwangsweisen Vollstreckung ihrer Verfügung nur insoweit einer gesetzlichen Ermächtigung, als sie zur Erzwingung der Leistungen, zu welchen der Staatsbürger verpflichtet ist, mehr oder anderes anordnet, als in dem ursprünglichen Befehl enthalten ist[112]). Als Zwangsmittel ist einmal die sogenannte Ungehorsamstrafe (Zwangs- oder Exekutivstrafe) zu nennen. Sie bedeutet ein Übel, einen Rechtsnachteil für den Ungehorsamen, der dem obrigkeitlichen Befehl nicht nachkommt. Aber sie unterscheidet sich von der Polizei- oder Kriminalstrafe vor allem dadurch [113]), daß sie nicht als Sühne für eine in der Vergangenheit liegende Übertretung gedacht ist, sondern gerade auf Herbeiführung des polizeigemäßen Zustandes gerichtet ist. Da sie also infolge der Verhängung eines Rechtsnachteils (Geldbuße, Haft) über den ursprünglichen Inhalt der polizeilichen Verfügung hinausgeht, bedarf sie der besonderen gesetzlichen Ermächtigung. Sie kommt daher als Zwangsmittel im Bahnpolizeirecht nur insoweit in Frage, als in den einzelnen Ländern gesetzliche Grundlagen dafür vorhanden sind. Dies ist z B für Württemberg der Fall. Artikel 2 des Württ Polizeistrafverfügungsgesetzes [114]) lautet: „Der Ungehorsam gegen die von einer Behörde innerhalb ihrer Zuständigkeit getroffenen, ordnungsmäßig eröffneten Anordnungen kann, soweit nicht besondere gesetzliche Bestimmungen etwas anderes festsetzen, mit Geldstrafe bis zu Mk. 100.— [115]) oder Haft bis zu 8 Tagen bestraft und diese Strafe bei fortgesetztem Ungehorsam wiederholt werden." Darin ist die ausdrückliche Ermächtigung zur Verhängung der Ungehorsamstrafe enthal-

---

[112]) Fleiner, a a O S 218.

[113]) Auf nähere Erörterung des Unterschieds ist hier nicht einzugehen.

[114]) RegBl für Württemberg von 1879 S 153.

[115]) Abgeändert durch Art II der Verordnung über Vermögensstrafen und Bußen vom 6. 2. 1924 RGBl I S 44 ff „bis zu 1000 GM".

ten. Da die kriminelle Strafe und die Zwangsstrafe wesensverschieden sind, so ist nach der heute herrschenden Ansicht eine Häufung [116]) beider Strafen möglich [117]). Daneben kommen für die bahnpolizeiliche Verfügung die beiden anderen Zwangsmittel, nämlich die Ersatzvornahme und der unmittelbare Zwang in Frage. Bei der Ersatzvornahme läßt die Polizei bei Widerstand des Pflichtigen die anbefohlene Leistung auf Kosten des Pflichtigen durch einen Dritten ausführen. Voraussetzung für die Anwendung der Ersatzvornahme ist daher, daß es sich um eine vertretbare Leistung handelt, die nicht notwendigerweise von dem Verpflichteten persönlich gemacht werden muß, sondern auch durch einen Dritten erbracht werden kann.

Was schließlich den unmittelbaren Zwang anbetrifft, so kann er sich grundsätzlich gegen Personen oder Sachen richten. Bei Leistungen, bei denen die Ungehorsamstrafe oder Ersatzvornahme unanwendbar oder zur Herbeiführung der anbefohlenen Leistung nicht geeignet ist, können diese direkt durch physische Gewalt erzwungen werden. Auch gibt es Fälle, in denen die öffentliche Gewalt ohne vorangehenden förmlichen Verwaltungsakt zur Tat schreitet. Man spricht hier von „sofortigem Zwang". So hat das Reichsgericht [118]) es für zulässig erklärt, daß ein Bahnpolizeibeamter einen Postschaffner, — der ja bekanntlich auf Bahngebiet auch der Bahnpolizei untersteht — der zur Übernahme von Postsachen mit seinem Postkarren auf dem Bahnsteig weilte, mit Gewalt beiseite schob, um so einen den Verkehr des Publikums erschwerenden Engpaß zu beseitigen, nachdem die Aufforderung zum Weggehen unbefolgt geblieben war. Ebenso ist es beispielsweise zulässig, daß der Schaffner Gepäckstücke von unberechtigterweise im Eisenbahnabteil belegten Sitzplätzen eigenhändig entfernt, nachdem er den betreffenden Reisenden ohne Erfolg zur Freimachung der belegten Plätze aufgefordert hat. Doch ist die Anwendung physischer Gewalt nur dann als zulässig zu erachten, wenn die Erfüllung der anbefohlenen Leistung durch kein anderes Mittel herbeigeführt werden kann.

Diese angeführten Maßnahmen müssen der Aufrechterhaltung der im Interesse des Bahnbetriebs und Verkehrs erforderlichen Sicherheit und Ordnung dienen. Wo diese gefährdet sind, hat die bahnpolizeiliche Tätigkeit einzusetzen. Was die Person betrifft, gegen die sie sich zu wenden hat, so gelten die allgemeinen Regeln. Die bahnpolizeiliche Tätigkeit darf sich also grundsätzlich nur gegen den Störer richten, nur ausnahmsweise gegen eine dritte Person. Im übrigen gilt auch für das bahnpolizeiliche Vorgehen das reine Verursachungs- bzw. Sachhaftungsprinzip, andererseits aber der

[116]) So vor allem PreußObVW (Plenum) 13. 2. 1929, Entsch 84, 276 ff; anders BayrPolStrfGesB vom 26. 12. 1871, Art 21 I, BayrGdeO von 1927 (in Kraft seit 1. 4. 28) Art 53 I, die die gleichzeitige Verwendung der kriminellen Strafe und der Ungehorsamstrafe ausschließen.
[117]) Jellinek, a a O S 337/338.
[118]) RGSt 44 S 374.

Grundsatz der Verhältnismäßigkeit des polizeilichen Eingriffs. Die Beschränkung der persönlichen Freiheit darf nie das erforderliche Maß überschreiten. Das schärfste Mittel muß stets die ultima ratio bleiben [119]).

4. Die Befugnis zum Erlaß bahnpolizeilicher Strafverfügungen und ihre Vollstreckung

§ 6 Ziff 3 des EGStPO gestattet der Landesgesetzgebung bei Übertretungen in gewissen Grenzen und mit gewissen Beschränkungen ein Verwaltungsstrafverfahren vor den Polizeibehörden eintreten zu lassen, in welchem die letzteren die verwirkten Strafen durch Verfügung festsetzen. § 413 StPO bestimmt im einzelnen die Grenzen, innerhalb derer das Recht zum Erlaß von Strafverfügungen sich zu halten hat. Es bleibt somit der Landesgesetzgebung überlassen, ein derartiges polizeiliches Strafverfahren beizubehalten oder einzuführen. Doch kann die Landesgesetzgebung über die Grenzen des § 413 StPO nicht hinausgehen; insoweit deshalb die früheren Landesgesetze den Polizeibehörden größere als die dort bestimmten Befugnisse einräumten, sind sie durch die Einführung der StPO von selbst eingeschränkt worden.

Auf diese Bestimmungen der StPO gründet sich auch das Recht der Bahnpolizeibehörden zum Erlaß polizeilicher Strafverfügungen. Soweit hiervon Gebrauch gemacht wurde, ist die Regelung in den einzelnen Ländern verschieden erfolgt.

Für Preußen ist das neue preußische Polizeiverwaltungsgesetz vom 1. Juni 1931 [120]) — in Kraft seit 1. 10. 1931 — maßgebend. Gleichzeitig ist das Gesetz betreffend den Erlaß polizeilicher Strafverfügungen wegen Übertretungen vom 23. 4. 1883, abgeändert durch Gesetz vom 21. 5. 1923, aufgehoben worden. Ferner kommen die §§ 17 u. 29 der Geschäftsanweisung für die Amtsvorstände der Reichsbahn vom 28. 4. 1928 in Betracht. Hiernach in Verbindung mit § 82 BO sind die Vorstände der Betriebsämter zum Erlaß der Strafverfügungen für die in ihrem Geschäftsbereich begangenen Bahnpolizeiübertretungen befugt [121]). Die Höhe der Geldstrafen beträgt 1 bis 150 RM, an deren Stelle im Uneinbringlichkeitsfalle Haft von einem Tag bis sechs Wochen tritt. Unter die im Wege der polizeilichen Strafverfügung zu ahndenden Bahnpolizeiübertretungen fallen die Zuwiderhandlungen gegen die §§ 77 bis 81 BO und die gemäß § 77 BO erlassenen allgemeinen Vorschriften, sowie gegen die Bestimmungen der EVO über die von der Mitnahme in die Personenwagen ausgeschlossenen Gegenstände (§ 27 EVO).

Für den Erlaß von bahnpolizeilichen Strafverfügungen in Württemberg ist Art 12 des Polizeistrafverfügungsgesetzes vom 12. 8. 1879 in der Fassung

---

[119]) Fleiner, Institutionen des Deutschen Verwaltungsrechts S 404.
[120]) GS 1931 S 77/94.
[121]) Siehe Ausf Anw zur VerwO vom 10. 1. 1895, Ziff 47, 48, EVBl S 72.

des Gesetzes vom 4. 7. 1898 [122]) maßgebend. Er lautet: „Die Eisenbahnstellen sind befugt, wegen der in den bahnpolizeilichen Vorschriften mit Strafe bedrohten Übertretungen Strafverfügungen auf Geldstrafe bis zu 150. — RM und im Uneinbringlichkeitsfalle auf Haft bis zu vierzehn Tagen zu erlassen." An der Gültigkeit dieser Bestimmung ist weder durch die Verreichlichung der württ. Bahnen noch durch die Umwandlung der Reichsbahn in die Reichsbahngesellschaft etwas geändert worden. § 10 des Staatsvertrags vom 31. 3. 1920 garantiert die Fortdauer der Gesetze und Verordnungen der Länder über das Eisenbahnwesen unbeschadet der Bestimmungen der Reichsverfassung bis zu einer anderweitigen reichsgesetzlichen Regelung insoweit, als die Voraussetzungen für ihre Anwendung nach dem Übergange auf das Reich noch gegeben sind. Doch ist weder durch das Reichsbahngesetz noch durch die Reichsbahnverordnungen eine diesbezügliche anderweitige Regelung erfolgt, die das Recht zum Erlaß bahnpolizeilicher Strafverfügungen berührt hätte. Unter die Eisenbahnstellen i S des Art 12 PolizeiStrVerfG fallen die Betriebsämter und die Bahnhöfe erster und zweiter Klasse. Wo der Reichsbahndirektion ein Aufsichtsrecht über Privatbahnen nicht zukommt (insbesondere bei der Straßenbahn und auch bei gewissen sonstigen Kleinbahnen), steht den Reichsbahndienststellen auch keine Strafgewalt zu. Für Straßenbahnen sind die ortspolizeilichen Vorschriften maßgebend. Teilweise hat auch der Staat, vertreten durch das Württembergische Wirtschaftsministerium, der Reichsbahn die Aufsicht und die Ausübung der Bahnpolizei übertragen. Ein dem preußischen Kleinbahngesetz vom 28. 7. 1892 entsprechendes Gesetz fehlt in Württemberg [123]).

Für Reichsbahnstrecken, die auf hohenzollerischem (preußischem) Staatsgebiet gelegen sind, sind die Betriebsämter Sigmaringen, Rottweil, Leutkirch und Böblingen je für ihr Gebiet zum Erlaß bahnpolizeilicher Strafverfügungen befugt.

In Sachsen sind die Betriebsämter, in Baden die Betriebsämter, Bahnhöfe erster und zweiter Klasse und die Güterämter zum Erlaß bahnpolizeilicher Strafverfügungen befugt.

Anders ist es in Bayern und Braunschweig, hier ist nur der Amtsanwalt, in Hamburg die allgemeine Polizeibehörde zuständig. Es sei noch erwähnt, daß in Bayern die Polizeibehörden überhaupt keine Strafgewalt besitzen, so daß sich schon aus diesem Grund auch keine Bahnpolizeistrafe entwickelt hat. Daher der umständliche Weg der Verfolgung einer Bahnpolizeiübertretung über Amtsanwaltschaft und Gericht. Es ist begreiflich, daß unter diesen Umständen es oft lange dauert, bis eine zur Anzeige gebrachte Übertretung ihre Ahndung findet. Schon im Interesse der Beschleunigung, Vereinfachung und Verbilligung der öffentlichen Verwaltung und der Rechtspflege erscheint die Forderung [124]), auch in Bayern die

[122]) RegBl für Württemberg 1879 S 153, 1898 S 149.
[123]) Vgl Nebinger, Württ PolizeiStrG, 2. Aufl 1930 zu Art 12 PolizeiStrVerfG.
[124]) Vgl die Ausf Dr Fischl's in VZ 1926 S 230.

betreffenden Dienststellen der Reichsbahn mit Strafgewalt in Bezug auf Bahnpolizeiübertretungen auszustatten, durchaus gerechtfertigt und eine Änderung wünschenswert. Es ist auch hervorzuheben, daß gerade die betreffenden Dienststellen infolge ihrer Sachkenntnis ohne weiteres in der Lage sind, den strafbaren Tatbestand sofort zu erkennen, während der Amtsanwalt oder das Gericht oft erst durch Rückfrage bei der Bahn sich ein klares Bild der Sachlage verschaffen muß.

Die Vielgestaltigkeit des formellen Bahnpolizeistrafrechts wird aber noch dadurch vermehrt, daß die Strafverfolgung der Bahnpolizeiübertretungen nicht nur für die einzelnen deutschen Länder verschieden geregelt ist, sei es nun hinsichtlich der zuständigen Stelle, der Höhe der dieser übertragenen Strafgewalt, der Kostenfrage oder der Stelle, der die Strafe schließlich zufällt, sondern es gelten sogar innerhalb der Grenzen eines Landes verschiedene Gesetze. Das trifft für Thüringen zu, in dem noch die Gesetze und Verordnungen der ehemaligen Thüringer Kleinstaaten gelten, die inhaltlich völlig voneinander abweichen und so die Bearbeitung der Bahnpolizeisachen äußerst erschweren [125]).

Angesichts dieser Rechtszerrissenheit ergibt sich die Forderung nach einer neuen reichsrechtlichen Regelung des formellen Bahnpolizeistrafrechts, um einen einheitlichen Zustand auch in diesem Gebiete des Reichsbahnwesens zu schaffen.

Genau so verschieden gestaltet sich auch die Vollstreckung der bahnpolizeilichen Strafverfügungen, soweit die Möglichkeit ihres Erlasses nach den oben gemachten Ausführungen besteht. Die durch Verfügung festgesetzte Geldstrafe wird in der Regel durch die betreffende Stationskasse, die zur Annahme bestimmt ist, eingezogen. Da aber weder dieser noch den Organen der Bahnpolizei die Befugnis zur zwangsweisen Einziehung zusteht, wurden früher gegebenenfalls die Ortspolizeibehörden um Einziehung ersucht. Für die Beitreibung der Bahnpolizeigeldstrafen in den deutschen Ländern sind im Bereich der einzelnen Reichsbahndirektionen jeweils verschiedene Behörden sachlich zuständig. So ist z B für Groß-Berlin, für den Bezirk Potsdam und den Bezirk Charlottenburg jeweils der Polizeipräsident des betreffenden Bezirkes zuständig, im übrigen das Polizeiamt, bzw. der Amtsvorsteher. Im Bereich der Reichsbahndirektion Altona: für das Hamburger Staatsgebiet das dortige Gerichtsvollzieheramt, im übrigen die Ortspolizeibehörden. Im Bereich der Reichsbahndirektion Stuttgart: für Groß-Stuttgart das Polizeipräsidium, für alle übrigen Städte und Orte die Oberämter. Im Bereich der Reichsbahndirektion Karlsruhe: der für den Wohnort des Bestraften zuständige Gerichtsvollzieher.

Wenn die Geldstrafe nicht beigetrieben werden kann, tritt die in der Strafverfügung festgesetzte Ersatzhaftstrafe an ihre Stelle. Bei den preußischen Staatsbahnen vollstreckte die Ortspolizeibehörde auf Ersuchen des Betriebsamtsvorstandes. Auch hier taucht die Frage auf, ob die Länder ver-

[125]) Vgl die Ausf von Bonitz in „Reichsbahn", 1927 S 106.

pflichtet sind, Ersatzhaftstrafen für die Reichsbahngesellschaft, der eigene Hafträume fehlen, in Gefängnissen der Justizverwaltung oder in Polizeigefängnissen zu vollstrecken. Es ist diese Streitfrage in einem Fall praktisch geworden, zu dem das Landgericht Wiesbaden in einem Beschluß vom 14. September 1925 Stellung genommen hat. Das Amtsgericht Höchst a. M ist durch ihn angewiesen worden, eine Ersatzfreiheitsstrafe von einem Tag Haft zu vollstrecken. Das Amtsgericht stützte seinen ablehnenden Bescheid darauf daß nach § 54 DVO nur öffentlich-rechtliche Behörden um die Aufnahme von Gefangenen ersuchen könnten. Es ging also offenbar von der privatrechtlichen Auffassung der Reichsbahngesellschaft aus. Das Landgericht beruft sich auf § 17 RBahnG und bezüglich der Bestimmung der öffentlich-rechtlichen Befugnisse auf den Beschluß des Reichsgerichts vom 14. November 1924 [126]), der sich wiederum an die Begründung zum Reichsbahngesetz anschließt und dann fortfährt: „§ 17 (RBahnG) überträgt aber, soweit es zum ordnungsgemäßen Betrieb der Eisenbahnen erforderlich ist, die Befugnis zur Ausübung der Staatsgewalt auf die Gesellschaft." Das Landgericht führt dann weiter aus: „Wenn somit die Stellen der Reichsbahngesellschaft kraft der ihnen übertragenen Staatsgewalt wegen Bahnpolizeiübertretungen in Strafverfügungen Geldstrafen und Ersatzfreiheitsstrafen festsetzen dürfen, so ist es auch erforderlich, daß auf ihr Ersuchen die Ersatzfreiheitsstrafen vollstreckt werden. In diesen Fällen sind die Stellen der Deutschen Reichsbahngesellschaft auf Grund der ihnen übertragenen öffentlich-rechtlichen Befugnisse den öffentlich-rechtlichen Behörden i S des § 54 DVO für die preußischen Gefangenenanstalten gleich zu achten" [127]).

Als abwegig müssen die Ausführungen von Groeschner [128]) bezeichnet werden, der sich gegen die oben zitierte Entscheidung wendet. Er geht einmal von der falschen Voraussetzung aus, daß die Stellen der Reichsbahn keine öffentlichen Behörden sind und will auch aus der Verleihung der bahnpolizeilichen Befugnisse nicht das Recht zur Vollstreckung der Freiheitsstrafen in staatlichen Gefängnissen herleiten. Demgegenüber ist zu sagen, daß die Stellen der Reichsbahngesellschaft in ihren öffentlich-rechtlichen Befugnissen nicht schlechter gestellt sein sollen als die Behörden der früheren Staatseisenbahnen. Dem entsprechend muß den Bahnpolizeibehörden auch das Recht eingeräumt werden, die Haftstrafen in den Polizeigefängnissen bzw den staatlichen Gefängnissen vollstrecken zu lassen. Es würde entschieden zu weit gehen, wollte man von der Bahnverwaltung verlangen, sich wegen des nicht allzuhäufig notwendig werdenden Haftvollzugs eigene Hafträume zu beschaffen oder solche von der Gefängnisverwaltung zu mieten; andererseits gehört die Möglichkeit der Haftvollstreckung mit zu den Voraussetzungen für die Aufrechterhaltung der Ordnung im Eisenbahn-Betrieb und -Verkehr. Eine Strafe, die nur auf dem Papier stünde, wäre zwecklos.

---

[126]) RGZ Bd 109 S 90, 93.
[127]) Vgl hierzu auch Ohlshausen VZ 1929 S 454.
[128]) DJZ 1926 S 439.

VII. Meinungsverschiedenheiten zwischen allgemeiner Polizei und Bahnpolizei und Reformvorschläge zur BO

Bei den bisherigen Erörterungen über die Bahnpolizei und ihr Verhältnis zur allgemeinen Polizei wurde davon ausgegangen, daß es sich um koordinierte Polizeiorgane handelt. Die Bahnpolizei ist somit der allgemeinen Polizei weder über- noch untergeordnet, sie tritt vielmehr in Eisenbahnangelegenheiten innerhalb der oben geschilderten räumlichen und sachlichen Grenzen an die Stelle der allgemeinen Polizei (Landes- oder Ortspolizei). Die allgemeine Polizei hat demnach insoweit zurückzutreten, als die spezielle Polizei der Bahn in Frage kommt.

Gegen diese, mit der herrschenden Literatur und Rechtsprechung übereinstimmende Auffassung, wendet sich Oberregierungsrat Dr Müller, Essen [129]). Auf seine Ausführungen soll gerade im Interesse der Meinungsverschiedenheiten zwischen allgemeiner und Bahnpolizei näher eingegangen werden. Dr Müller erblickt in der Koordination von Bahnpolizei und allgemeiner Polizei eine Gefahr für die Autorität der letzteren, da sich so innerhalb des Bahngebiets eine mehr oder weniger ausschließliche Vorrangstellung der Bahnpolizei herausentwickle, die im Widerspruch zu staatspolitischen Notwendigkeiten stehe. Dr Müller geht zunächst davon aus, daß seitens der alten Staatsbahnen die Zuständigkeit der ordentlichen Polizei auch im Bahngebiet insoweit gar nicht bestritten worden sei, als es sich um den allgemeinen ortspolizeilichen Sicherheits- und Ordnungsdienst gehandelt habe. Das Auftreten von uniformierten staatlichen oder kommunalen Ortspolizeibeamten im Bahngebiet sei als selbstverständlich von den Bahndienststellen nicht nur geduldet, sondern auch verlangt worden. Demgegenüber ist zu betonen, daß auf Bahngebiet, soweit es sich um die Aufrechterhaltung der Ruhe, Sicherheit und Ordnung handelt, zweifellos die Bahnpolizei ausschließlich zuständig ist; wenn die Bahnverwaltung von sich aus die Hilfe der allgemeinen Polizei in Anspruch nehmen will, so bleibt ihr das unbenommen. Gemäß § 76 BO sind ja die Beamten der allgemeinen Polizei zur Unterstützung der Bahnpolizeibeamten „auf deren Ersuchen" verpflichtet. Keinesfalls kann aber die allgemeine Polizei für sich das Recht in Anspruch nehmen, aus eigener Initiative heraus den Sicherheits- und Ordnungsdienst auf Bahngebiet auszuüben. Die Bestimmung des § 76 BO würde zweifellos ihre Bedeutung verlieren oder überflüssig erscheinen, wenn auch die allgemeine Polizei ohnedies zur Wahrung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit auf Bahngebiet berufen wäre. Zum Beweis dafür, daß diese Auffassung mit der Rechtsprechung in Einklang steht, sei auf ein Urteil des KG vom 26. 4 .1927 — Akt. z. I S 254/27 [130]) — verwiesen. Diesem Urteil lag folgender Sachverhalt zu Grunde: Der angeklagte Gepäckträger und ein Dienstmann hatten sich auf dem Bahnhofsvorplatz in Duisburg ge-

[129]) JW 1930 S 2833 ff.
[130]) VZ 1930 S 302 ff; „Recht" 1931 S 693 und PreußVerwaltBl 48, 599.

stritten. Im Verlaufe dieser Auseinandersetzung richtete ein staatlicher Polizeibeamter an den Angeklagten die Aufforderung zum Weitergehen. Dieser kam der Aufforderung nicht nach. Es hätte nun in diesem Falle keiner Untersuchung der Frage bedurft, ob der Bahnhofsvorplatz als nicht öffentlicher Platz zum Bahngebiet gehört, wenn das KG wie Dr Müller eine Zuständigkeit des Beamten der allgemeinen Polizei kraft eigenen Rechts auch auf Bahngebiet angenommen hätte. Tatsächlich stellt aber das KG diese Untersuchung an und führt dazu folgendes aus: „Läßt sich dem Duisburger Bahnhofsvorplatz nicht die Natur eines rechtlich-öffentlichen Platzes zusprechen, so kann eine Strafbarkeit des Angeklagten nur in Frage kommen, wenn der Beamte der allgemeinen Polizei zur Unterstützung der Bahnpolizeibeamten bei Handhabung der dort zur Verkehrsregelung ausgeübten Bahnpolizei herangezogen war." Die gleiche Rechtsanschauung geht auch aus dem Urteil des KG vom 26. 2. 1929 — Akt.z. I S 610/28 [131]) — hervor, dem ein ähnlicher Sachverhalt zu Grunde liegt. Es handelte sich hier um die Bestrafung eines Dienstmannes, der sich auf dem Fernbahnhof Friedrichstraße in Berlin in dem Südausgang des Bahnhofsgebäudes aufgestellt und trotz Ersuchens eines staatlichen Schutzpolizeibeamten seinen Standort nicht verlassen hatte. Auch hier untersucht das KG, ob der staatliche Schutzpolizeibeamte auf Ersuchen der Bahnpolizeiverwaltung zu ihrer Unterstützung gemäß § 76 BO tätig geworden ist. Es stellt dann ausdrücklich fest, daß im gegebenen Fall ein solches Ersuchen erfolgt sei.

Dr Müller vertritt die Ansicht, daß es sich bei der Annahme der „Koordination" der Bahnpolizei und der allgemeinen Polizei um eine irrtümliche, durch keinerlei gesetzliche Vorschriften gerechtfertigte Unterstellung handle. Er gelangt zur Ablehnung der Koordination und zur These von der unbedingten Vorrangstellung der ordentlichen Polizei. Diese Auffassung widerspricht der wirklichen Sachlage und den bereits eingangs dieser Erörterungen (Abschn I) gemachten Ausführungen. Sie muß als ein dem Ressortpartikularismus entsprungener Irrtum bezeichnet werden [132]). Der Verfasser wendet sich dann zunächst gegen den sogenannten „Streifendienst", den die Reichsbahngesellschaft neuerdings in der Hauptsache wohl aus Prestigegründen und um zu betonen, daß ihr auch als Privatgesellschaft hoheitsrechtliche Funktionen verblieben sind, als eigene, besonders uniformierte, reine Bahnpolizeiexekutive herausgestellt habe, welche nunmehr im Gegensatz zur Praxis ihrer Rechtsvorgängerinnen, der Staatsbahnen bzw der Reichsbahn, für diese Exekutive ausschließliche Zuständigkeit auch in Bezug auf den allgemeinen Sicherheits- und Ordnungsdienst im Bahngebiet in Anspruch nehme und demgemäß den ordentlichen Polizeiverwaltern die Befugnis abstreite, im Bahngebiet erforderlichenfalls ordentliche insbesondere uniformierte Exekutivkräfte einzusetzen.

Die Veranlassung zu dieser Polemik gegen die Bahnpolizei und die polizeiliche „Exterritorialität" des Bahngebiets, die Dr Müller sowohl aus recht-

[131]) VZ 1929 S 1300.
[132]) Vgl Fritsch in VZ 1932 S 177.

lichen wie aus organisatorischen Gründen verneinen zu müssen glaubt, gab ein in Essen anläßlich des Besuches des ägyptischen Königs Fuad zwischen der Bahnpolizei und der „blauen" Polizei entstandener Konflikt. Dort waren zwecks Absperrung des Bahnsteigs, dessen Betreten dem Publikum untersagt war, zehn Leute der Bahnpolizei erschienen, während gleichzeitig zur Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit eine Abordnung der allgemeinen Polizei mit zwei Offizieren auftrat. Da nun aber vorher keine Verständigung zwischen der Reichsbahndirektion und dem Polizeipräsidium Essen als den in Betracht kommenden behördlichen Stellen stattgefunden hatte, so ergaben sich Gegensätzlichkeiten zwischen den beiden Polizeiorganen, die leicht durch vorherige Regelung hätten vermieden werden können. Die Frage der Lösung dieses Konflikts soll später noch erörtert werden. Zunächst soll auf die weiteren Ausführungen Dr Müller's eingegangen werden. Er sagt: „Die allgemeinen Interessen des Staates stehen über den engeren Interessen der Allgemeinheit an einem geordneten Eisenbahnbetrieb und die Sicherheit und Ordnung im Bahngebiet ist nicht loszulösen von Sicherheit und Ordnung im gesamten Polizeibezirk. Deshalb kann der Polizeiverwalter grundsätzlich auf sein Recht, im Bahngebiet ordentliche Polizeikräfte im Bedarfsfalle einzusetzen, ebensowenig verzichten, wie er die Verantwortung für Ruhe und Sicherheit nicht grundsätzlich auf die Bahnpolizei abwälzen darf." Dem ist zunächst entgegenzuhalten, daß es gerade die Bahnpolizei ist, der die Fürsorge für die ordnungsmäßige Benutzung der Bahn durch die Transportinteressenten und ein den Erfordernissen des Bahnbetriebs und -Verkehrs entsprechendes Verhalten des sonstigen Publikums obliegt. Die Fürsorge für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs i S des § 10 II 17 ALR, für die außerhalb des Bahngebiets die Exekutivbeamten der Schutzpolizei zuständig sind, obliegt auf Bahngebiet also der Bahnpolizei. So erklärt auch das Reichsgericht [133]): „Nach § 10 II 17 ALR gehört zu den wesentlichen Aufgaben der Polizei die Sorge für die Erhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung sowie für die Abwendung von Gefahren. Hieraus folgt ohne weiteres, daß auch den Bahnpolizeibeamten die gleiche Fürsorgepflicht innerhalb des ihnen zugewiesenen Gebiets obliegt." Und das Oberverwaltungsgericht [134]) führt aus: „Die Zuständigkeit der Bahnpolizei, welche namentlich auch die Sicherheitspolizei umfaßt, wird gegenwärtig hauptsächlich durch die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 (RGBl S 387) [135]) geregelt."

Es ist ferner durchaus nicht richtig, wenn Dr Müller behauptet, bei den vom preußischen Oberverwaltungsgericht zu Gunsten der Bahndienststellen entschiedenen Fällen habe es sich um solche gehandelt, bei denen durch besondere Norm eine Materie wie etwa der Ausbau des Bahnkörpers oder

[133]) RGSt 44 S 376.
[134]) OVG 56 S 344.
[135]) Jetzt BO vom 17. Juli 1928, RGBl II S 541.

die Beleuchtung der Bahnanlagen dem Einfluß der Ortspolizei entzogen gewesen sei. Vielmehr gehen die Gerichte ganz allgemein davon aus, daß auf Bahngebiet die Bahnpolizei mit der Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe, Sicherheit und Ordnung i S des § 10, II 17 ALR betraut ist und daß die allgemeine Polizeiverwaltung in dieser Hinsicht nur zur Unterstützung der Bahnpolizei tätig werden kann. Nach dem allgemeinen Rechtsgrundsatz „lex specialis derogat legi generali" geht auch hier die spezielle Einrichtung der Bahnpolizei der generellen vor. Die Anwendung dieses Grundsatzes im Gebiet des öffentlichen Rechts bestreitet Dr Müller wohl zu Unrecht, er ist durch die Rechtsprechung anerkannt. So sagt das OLG Frankfurt/M. in seinem Urteil vom 18. Mai 1926 [136]), daß die bahnpolizeiliche Zuständigkeit eine ausschließliche und insoweit für ein Eingreifen der allgemeinen Polizei kein Raum sei, denn die besondere Polizei gehe der allgemeinen vor. Diesem Urteil ist das OLG Köln in einer Entscheidung vom 22. 10. 1926 (Akt.z. S 345/26) [137]) ausdrücklich beigetreten. Auch der Verwaltungsgerichtshof Stuttgart führt in seiner Entscheidung in „Sachen Stadtgemeinde Ulm gegen Mesmer" vom 22. 10. 1926 aus, daß gegenüber einer auf spezieller Norm beruhenden Befugnis der Bahnpolizei die generell geordneten Funktionen der Ortspolizei in der Regel zurücktreten müssen. Die sachliche Zuständigkeit jener schließe die etwa sonst vorhandene Zuständigkeit dieser regelmäßig aus, da es mit einer geordneten Handhabung der Polizei unvereinbar sei, wenn innerhalb desselben räumlichen Wirkungskreises zwei verschiedene Polizeiorgane zur Wahrung derselben öffentlichen Interessen selbständig einzuschreiten hätten.

Was die nach Dr Müller von den Reichsbahndienststellen in Anspruch genommene polizeiliche „Exterritorialität" des Bahnbetriebs anbetrifft, so könnte dieser Ausdruck zu Mißverständnissen führen. Die deutsche Reichsbahngesellschaft macht die Zuständigkeit der Bahnpolizei auf Bahngebiet nur im gesetzlich festgelegten Rahmen geltend und hat noch nie bestritten, daß auf Bahngebiet auch der allgemeinen Polizei selbständige Aufgaben zukommen können, soweit es sich um eine polizeiliche Wirksamkeit handelt, für die das Bahngebiet als solches in Bezug auf die eigen gearteten Transport- und Verkehrsverhältnisse keine Rolle spielt. Zu diesen besonderen Aufgaben gehört, wie schon früher erwähnt, z B die Ausübung der Gesundheits- und Veterinärpolizei, die Überwachung seuchenpolizeilicher Anordnungen, ferner eine Tätigkeit als Ausfluß der politischen Polizei und der Vereins- und der Versammlungspolizei. Man setze beispielsweise den Fall, daß eine größere Gruppe des Rotfrontkämpferbundes geschlossen und in Uniform eine Fahrt mit der Reichsbahn machen würde, so hätte die Bahnpolizei, vorausgesetzt, daß diese Gruppe die Bahn ordnungsmäßig benützt, keine Veranlassung, gegen dieselbe einzuschreiten. Dagegen würde die allgemeine Polizei befugt und verpflichtet sein, auch auf Bahngebiet diese Gruppe wegen Verstoßes gegen das Vereins- und Versammlungsrecht auf-

[136]) EE Bd 46 S 287.
[137]) EE Bd 46 S 54.

zulösen. Von ähnlichen Gesichtspunkten aus ist auch der obengenannte Essener Konflikt zu betrachten bzw zu lösen. Insoweit nämlich die Absperrung des Bahnsteigs dem Zwecke der Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung im Bahngebiet — Vermeidung von Durcheinander und wüstem Gedränge — diente, war hierfür ausschließlich die Bahnpolizei zuständig. Dagegen wäre das Erscheinen von Beamten der allgemeinen Polizei zur Ausübung der „politischen Polizei" in vorliegendem Fall zu rechtfertigen gewesen. Lag es doch nahe, daß die „blaue" Polizei zum besonderen Schutz des als politische Persönlichkeit in erhöhtem Maße gefährdeten Königs Fuad eingesetzt werden sollte, während sonst den Bahnpolizeibeamten der Schutz der Reisenden obliegt.

Die Charakterisierung der deutschen Reichsbahngesellschaft als eine „wenn auch privilegierte Privatgesellschaft" steht ebenfalls im Widerspruch zu der herrschenden Ansicht und Rechtsprechung des Reichsgerichts [138]). Mit dieser Auffassung Dr Müller's deckt sich seine Darstellung des Verhältnisses der ordentlichen Polizei zur Bahnpolizei, wonach die in einer Betriebsordnung geregelte Bahnpolizei eine Art durch Gesetz auf dauernd eingerichtete Betriebs- und Werkspolizei sei. Diese arbeite im Gegensatz zu den aufgelösten „Werkspolizeien", wie sie in Preußen in einer Zeit schwerster Betriebs- und Verkehrunsicherheit bestanden hatten, nicht unter unmittelbarer Aufsicht der ordentlichen Polizei, sondern unter einer Reichsbahndienststelle, welche mit — wenn auch im Umfang beschränkten — polizeilichen Hoheitsrechten ausgestattet sei. Dr Müller geht in seiner Verkleinerung der öffentlich-rechtlichen Stellung der Bahnpolizei schließlich so weit, daß er behauptet, Sinn und Zweck der Bahnpolizei in ihrer legalen Form sei lediglich die Ermöglichung einer besonders nachdrücklichen Wahrung des Hausrechts im Bahngebiet mit eigenem Personal. Er hebt weiter noch hervor, daß die von der Bahnpolizei gehandhabte Polizeigewalt keinesfalls aus der Polizeihoheit des Reiches resultiere, — woraus vielleicht eine Vorrangstellung der Bahnpolizei abgeleitet werden könnte —, sie resultiere vielmehr aus der Polizeihoheit der Länder. Gerade das Gegenteil ist richtig: Die Bahnpolizei beruht im Gegensatz zur allgemeinen Polizei auf Reichsrecht. So führt auch der frühere preußische Innenminister D r e w s [139]) treffend aus: „Die Sonderpolizeibehörden auf dem Gebiet der Eisenbahnpolizei und der Strompolizei unterstehen jetzt dem Reich." Damit ist ausdrücklich anerkannt, daß die Polizei der Eisenbahnen in Ausübung der Reichshoheit ausgeübt wird. Daß die Bahnpolizei „Reichssache" ist, ergibt sich einmal daraus, daß das Reich nach Art 7 Reichsverfassung die, wenn auch nicht „ausschließliche" Gesetzgebung über das Eisenbahnwesen hat. Ferner nimmt gemäß Art 91 Reichsverfassung das Reich das Recht zum Erlaß sämtlicher Verordnungen, die den Bau, den Betrieb und den Verkehr der Eisenbahnen regeln — also auch das Recht zum Erlaß von Bahnpolizeiverordnungen —

[138]) Vgl die Ausf in Abschn II, sowie RG 60 S 139.
[139]) Preußisches Polizeirecht I, Allg Teil, Berlin 1931 S 116.

für sich allein in Anspruch. Damit ist aber eine derartige Befugnis der Landesbehörden ausgeschlossen. Die gesetzliche Grundlage für das Bahnpolizeirecht ist ein Reichsgesetz, nämlich die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung. Durch einen Hoheitsakt des Reichs ist die Bahnpolizei auf die Reichsbahngesellschaft übertragen worden.

Wenn Dr Müller hervorhebt, daß über die Bahnpolizeigewalt keine klaren und erschöpfenden Rechtsvorschriften beständen, daß vielmehr nur in einigen wenigen Sätzen der BO vereinzelte Bestimmungen über die polizeilichen Befugnisse der Eisenbahnbetriebsbeamten enthalten seien, so ist wohl zuzugeben, daß die Gesetzgebung im Gebiete des Bahnpolizeirechts keine vollkommene ist und manche Lücken aufweist. Es ist aber zu bedenken, daß gerade auf dem Gebiete des deutschen öffentlichen Rechts und speziell auf dem des noch verhältnismäßig jungen Verwaltungsrechts ein großer Teil der Rechtssätze nicht gesetzlich festgelegt und kodifiziert, sondern unter Berücksichtigung der Grundgedanken dieses Rechts durch die Rechtsprechung ausgebildet worden ist. Dies gilt auch für das Bahnpolizeirecht [140]).

Dr Müller wendet sich dann insbesondere noch gegen den Streifdienst als einen reinen Ordnungs- und Sicherheitsdienst. Er geht davon aus, daß der § 74 BO den Kreis der Bahnpolizeibeamten erschöpfend regle, daß also die Zahl der dort aufgeführten 15 Gruppen von Bahnpolizeibeamten nicht durch eine 16., vom eigentlichen Betriebsdienst völlig losgelöste Gruppe, den sogenannten Streifdienst, vermehrt werden könne. Dem ist zunächst entgegenzuhalten, daß der Gesetzgeber schwerlich mit dieser Aufzählung jede Erweiterung des Kreises der Bahnpolizeibeamten unmöglich machen wollte, es sollte vielmehr nur geregelt werden, welchen Eisenbahnbeamten in ihrer beruflichen Eigenschaft gleichzeitig bahnpolizeiliche Befugnisse zukommen. Ferner ist zu berücksichtigen, daß der Streifdienst aus den örtlichen Wächtern entstanden ist und zweifellos unter diese Gruppe gerechnet werden kann. Es hat sich gerade in der Praxis gezeigt, daß die örtlichen Wächter keine genügende Sicherheit zu bieten vermochten, weshalb der bewegliche Streifdienst, der bald hier bald dort unerwartet auftauchen kann, geschaffen wurde. Es handelt sich somit hier weniger um eine rechtliche Konstruktion als um eine Frage der Praxis. Es muß der Reichsbahn als Trägerin von polizeilichen Befugnissen so gut wie den Verwaltungsbehörden der allgemeinen Polizei überlassen bleiben, wie sie die innere Organisation ausgestalten, d h mit welchen konkreten Machtmitteln, also mit welchen Bahnpolizeibeamten sie die Bahnpolizei äußerlich in Erscheinung treten lassen will. Maßgebend ist nur, daß diese Bahnpolizeibeamten ihren gesetzlich vorgeschriebenen örtlichen und sachlichen Wirkungskreis nicht überschreiten. De lege ferenda will Müller übrigens die Zweckmäßigkeit einer reinen Bahnpolizeiexekutive nicht in Abrede stellen, allerdings mit der Einschränkung, daß sie nur eine subsidiäre Stellung gegenüber der den Vorrang genießenden ordentlichen Polizei einnehmen dürfte.

[140]) Vgl Dr Charitius, JW 1931 S 845.

Um derartige Anzweiflungen der bahnpolizeilichen Befugnisse, wie sie namentlich dieser eben besprochene Aufsatz Dr Müller's enthält, endgültig auszuschalten und eine völlig klare und einheitliche Rechtsgrundlage zu schaffen, wäre eine vollständige Kodifikation des Bahnpolizeirechts einschließlich der Regelung des Strafvollzugs anzustreben. Die von Fritsch[141]) gemachten Ergänzungsvorschläge zur BO scheinen durchaus geeignet und beachtenswert. Hiernach wäre in dem die Bahnpolizei behandelnden Abschnitt V der BO dem § 74 ein neuer Paragraph voranzuschicken, der sowohl den Begriff der Bahnpolizei wie ihre Beziehung einerseits zu den Bahnverwaltungen und andererseits zum Publikum festlegen soll und etwa folgendermaßen zu lauten hätte:

„1. Die Fürsorge für die Sicherheit und Ordnung im Betrieb und Verkehr der Eisenbahnen — Bahnpolizei — liegt ausschließlich den Aufsichtsbehörden (§ 4) und den Eisenbahnverwaltungen ob.

2. Der Bereich der Bahnpolizei umfaßt örtlich das gesamte Gebiet der Bahnanlagen, sachlich die Maßnahmen, die zur Handhabung der für den Eisenbahnbetrieb und Verkehr geltenden Polizeiverordnungen erforderlich sind.

3. Zum Erlasse von Bahnpolizeiverordnungen sind ausschließlich die Stellen berufen, die in der Reichsverfassung oder in den zu deren Ausführung ergangenen Vorschriften bezeichnet werden.

4. Im Verhältnisse zum Publikum üben die Bahnpolizeibeamten die Bahnpolizei aus.'

Um vor allem auch die dargetanen Zweifel über die Rechtsstellung der hauptamtlich tätigen Bahnpolizeibeamten (Beamten des Streif- und Fahndungsdienstes) zu beheben, wäre die Aufnahme einer Generalklausel in § 74 BO etwa des Inhalts: „Der Reichsverkehrsminister kann auch anderen Beamtenklassen die Eigenschaft als Bahnpolizeibeamte beilegen", dringend notwendig. Damit wäre dann die Möglichkeit gegeben, den Kreis der Bahnpolizeibeamten jederzeit, falls ein Bedürfnis vorhanden ist, entsprechend zu erweitern.

Um schließlich auch in Bezug auf die Berechtigung zum Erlaß bahnpolizeilicher Strafverfügungen die sachlich gebotene Einheitlichkeit herzustellen, empfiehlt es sich, das Verfahren zur Festsetzung der Strafen wenigstens insoweit zu ordnen, als die zum Erlaß der Strafverfügungen zuständigen Stellen ausdrücklich in der BO bezeichnet werden. Zu diesem Zwecke schlägt Fritsch a a O vor, dem § 82 BO folgenden dritten Absatz anzufügen: „Für die Reichseisenbahnen bestimmt die Aufsichtsbehörde die Stellen, die zum Erlasse polizeilicher Strafverfügungen wegen der in den Absätzen 1 und 2 bezeichneten Übertretungen befugt sind. Für die Strafverfügungen dieser Stellen gelten die Gesetzesvorschriften, denen die Strafverfügungen der nach den Landesgesetzen dazu berufenen Polizeibehörden unterliegen."

[141]) VZ 1932 S 180/81.

Zur selbständigen Vornahme der erwähnten Änderungen der BO, die m E nicht grundlegender Art sind, dürfte der Reichsverkehrsminister mit Zustimmung des Reichsrats auf Grund der Ermächtigung durch die Reichsregierung [142]) zuständig sein.

VIII. Entscheidung von Zuständigkeitskonflikten zwischen allgemeiner Polizei und Bahnpolizei

Es liegt in der Natur der Sache, daß Zuständigkeitskonflikte zwischen Bahnpolizei und allgemeiner Polizei entstehen und entstehen müssen. Ist es doch nicht möglich, eine so scharfe Abgrenzung der Zuständigkeiten zu geben, daß Zweifelsfragen ausgeschlossen sind, zumal ja die Auslegung der Frage über die Zuständigkeitsgrenzen stets Tatfrage ist. In der Regel wird es sich um Zuständigkeitskonflikte in sachlicher Beziehung handeln, weniger um solche örtlicher Natur, da die letztere meistens begrifflich von der ersteren abhängt. Ein Streit wegen örtlicher Zuständigkeit wird in Wirklichkeit meist ein solcher sachlicher Natur sein [143]). Die Richtlinien, nach denen die Zuständigkeitsgrenzen im Einzelfalle bestimmt werden können, dürften sich aus dem in den vorstehenden Abschnitten Dargetanen ergeben.

Für die Erledigung von Meinungsverschiedenheiten zwischen allgemeiner und Bahnpolizei muß oberster Grundsatz sein, daß, wie dies in § 76 BO ausdrücklich hervorgehoben ist, die Beamten der allgemeinen Polizei und der Bahnpolizei — soweit es ihre sonstigen Pflichten zulassen — bei Durchführung ihrer Aufgabe sich gegenseitig zu unterstützen haben. Wie die allgemeine Polizei in der Arbeit der Bahnpolizei eine Entlastung von Aufgaben sehen muß, für die ihr die Spezialkenntnisse fehlen, so muß die Bahnpolizei in der allgemeinen Polizei einen Bundesgenossen erblicken, der ihr in den Fällen, wo es mehr auf allgemeine polizeiliche Gesichtspunkte als auf eisenbahnfachliche Fragen ankommt, Hilfe leiht. Liegt ein Streitfall zwischen allgemeiner und Bahnpolizei vor, so werden sich, wenn die betreffenden örtlichen Stellen sich nicht gütlich einigen können, zunächst die beiderseitigen Aufsichtsbehörden miteinander zu verständigen suchen. Schließlich wird dann die Verständigung bei vernünftiger Abwägung der beiderseitigen Interessen unter den Zentralstellen zu Stande kommen.

Solange es noch Staatseisenbahnen gab, wurden solche Konflikte in Preußen zwschen dem Minister des Innern und dem Minister der öffentlichen Arbeiten als jeweilige Zentralbehörde ausgetragen. Die Beilegung eines solchen Konfliktes war damals insofern nicht so schwierig, als diese Stellen beide preußische Behörden waren, die im Staatsministerium eine gemeinsame Spitze hatten.

---

[142]) VO vom 29. 10. 1920, RGBl S 1859.
[143]) Vgl Dr Machate, VZ 1928 S 637.

Ähnlich waren die Verhältnisse in Württemberg. Hier standen sich als Zentralbehörden das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtl. für die Verkehrsanstalten [144]), und das Ministerium des Innern gegenüber, deren Chefs mit den Ministern der übrigen Verwaltungsdepartements das Staatsministerium bildeten.

Heute fehlt eine solche gemeinsame Spitze. Einigen sich daher auch die beteiligten Zentralstellen der Reichsbahngesellschaft einerseits und des betreffenden Landes andererseits nicht, so wird das Reichsbahngericht (§ 44 RBahnG) angerufen werden müssen, was allerdings meines Wissens bis heute noch nicht praktisch geworden ist, zumal das Reichsbahngericht im allgemeinen nur zur Entscheidung von grundsätzlichen Fragen berufen ist.

Der Staatsgerichtshof für das Deutsche Reich (Art 19 Reichsverf) könnte, auch wenn es sich in einem solchen Falle um eine Streitigkeit nicht privatrechtlicher Art handelt, nur dann angerufen werden, wenn die Meinungsverschiedenheit zwischen dem Reich und einem Lande besteht und auch dann nur, soweit nicht ein anderer Gerichtshof des Reiches zuständig ist. Die Reichsbahngesellschaft übt zwar bei der Handhabung der Bahnpolizei staatshoheitliche Funktionen aus, die von der Reichsgewalt abgeleitet sind, sie ist aber eine mit eigener Rechtspersönlichkeit ausgestattete öffentlichrechtliche Anstalt und mit dem „Reich" nicht identisch. Die Zuständigkeit des Reichsbahngerichts in den Fällen, in denen die Reichsbahngesellschaft eine der beteiligten Parteien ist, folgt aus §§ 43, 44 RBahnG. Die Gesellschaft hat die Rechte des Reichs aus § 12 des Staatsvertrags von 1920 übernommen, zu denen, wie schon früher erwähnt, die Bahnpolizei gehört. Streitigkeiten über die Anwendung bzw Auslegung der darnach für die Gesellschaft geltenden Bestimmungen, wozu auch ein Streit über den Umfang der von ihr auszuübenden Befugnisse zu zählen ist, entscheidet daher das Reichsbahngericht.

Im übrigen dürfte im Interesse des Deutschen Reiches, als dessen wertvoller Bestandteil die Deutsche Reichsbahn trotz ihrer veränderten Gestalt auch heute noch betrachtet werden muß, ein von gegenseitigem Vertrauen getragenes, möglichst reibungsloses Zusammenarbeiten zwischen Bahnpolizei und allgemeiner Polizei erstrebenswert sein.

[144]) Königliche VO betr die Verwaltung und Beaufsichtigung der Verkehrsanstalten vom 20. März 1881, RegBl 1881 S 99 ff.

Lebenslauf

Die Verfasserin vorliegender Arbeit, geboren am 24. Dezember 1906 in Stuttgart. erlangte nach dem Besuch der humanistischen Abteilung des Königin Charlotte-Gymnasiums daselbst im Frühjahr 1925 das Zeugnis der Reife. Hierauf widmete sie sich dem Studium der allgemeinen Wissenschaften an der Technischen Hochschule in Stuttgart und anschließend dem Studium der Rechtswissenschaft an den Universitäten Tübingen und Würzburg. Im Herbst 1930 bestand sie die erste höhere Justizdienstprüfung in Tübingen. Hierauf trat sie als Referendar in den Vorbereitungsdienst beim Amtsgericht Stuttgart I. Sie befindet sich zur Zeit beim Landgericht Stuttgart.